



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 30 ottobre 2019



Prime Pagine

30/10/2019	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Il Foglio	9
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Il Giornale	10
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Il Giorno	11
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Il Manifesto	12
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Il Mattino	13
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Il Messaggero	14
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Il Secolo XIX	15
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Il Sole 24 Ore	16
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Il Tempo	17
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	Italia Oggi	18
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	La Repubblica	19
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	La Stampa	20
Prima pagina del 30/10/2019		
30/10/2019	MF	21
Prima pagina del 30/10/2019		

Primo Piano

29/10/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	22
Porti italiani all' incontro internazionale sui port centre			

Trieste

30/10/2019	Il Piccolo	Pagina 37	23
Oltre duecento camion minacciano il blocco delle attività portuali			
30/10/2019	Il Piccolo	Pagina 18	24
Patto Trieste-Genova per la digitalizzazione dei traffici portuali			

29/10/2019	Ansa		25
Porti: Dogane, favorire la digitalizzazione, intesa Trieste-Genova			
29/10/2019	Informare		26
Accordo Dogane - AdSP Ligure Occidentale e Adriatico Orientale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti			

Venezia

30/10/2019	Corriere del Veneto	Pagina 5	<i>Alberto Zorzi</i>	27
Il ministro: Grandi Navi, stop ad aprile				
30/10/2019	Il Gazzettino	Pagina 13	<i>MICHELE FULLIN</i>	29
Grandi navi, al largo da aprile Mose, un "tandem" per finirlo				
30/10/2019	Il Gazzettino	Pagina 13		31
Le ipotesi in campo per le crociere Lido, Porto Marghera o Chioggia				
30/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2		32
«Presto il Protocollo fanghi e via libera ai dragaggi»				
30/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2	<i>Alberto Vitucci</i>	33
«Subito le nomine per la salvaguardia Navi, soluzione entro aprile 2020»				
30/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3		35
«Venezia deve capire se vuole o no le crociere»				
30/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 4		36
Ecco il gigante del mare di Fincantieri Carnival Panorama è pronta a salpare				
30/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 5		38
«Il Veneto ha beneficiato di 1,3 miliardi in 3 anni»				
30/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 5		39
In cantiere Costa Firenze gemella della "Venezia" La consegna nel 2020				
30/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19		40
Campagna al via per educare pure i croceristi				
29/10/2019	Messaggero Marittimo		<i>Giulia Sarti</i>	41
De Micheli, varo della Carnival Panorama: 'Via grandi navi da San Marco'				
29/10/2019	The Medi Telegraph			42
Navi a Venezia, Bono (Fincantieri): "Per prima cosa capiamo se le vogliamo"				

Savona, Vado

30/10/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 17	<i>Giovanni Vaccaro</i>	43
Le strade della piattaforma? Bisogna aspettare ottobre 2022				
30/10/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 43		44
E' l' ora dei cantieri per i varchi doganali della Vado Gateway				
30/10/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 41	<i>ELENA ROMANATO</i>	45
Costa Smeralda ancora ritardi l' inaugurazione slitta a dicembre				
30/10/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 41		46
Un gioiello da 180 mila tonnellate che può ospitare oltre 8 mila persone				

Genova, Voltri

30/10/2019	Il Secolo XIX	Pagina 21	<i>Tiziano Ivani</i>	47
Torre piloti, parla l' ammiraglio «Rischi? Io non sapevo niente»				
30/10/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8	<i>di Marco Lignani</i>	48
Torre Piloti, il super-ammiraglio "Nessuno aveva segnalato rischi"				

29/10/2019	Genova Today		49
Torre piloti, nuova udienza nel processo bis			
29/10/2019	PrimoCanale.it		50
Torre piloti bis, tensione in aula. L' ammiraglio Angrisano: "La torre era sicura"			
29/10/2019	The Medi Telegraph		51
Torre Piloti, Angrisano: "Fino al giorno del crollo non c' erano stati pericoli"			
30/10/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 7	52
Digitalizzazione dei moli, intesa fra Dogane e Authority			
29/10/2019	BizJournal Liguria		53
Digitalizzazione delle procedure, accordo tra Agenzia delle Dogane e Adsp del Mar Ligure Occidentale			
29/10/2019	Il Vostro Giornale		54
Digitalizzazione nei porti, l' Agenzia di Dogane e Monopoli modernizza l' Autorità di Sistema del Mar Ligure occidentale			
29/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	55
Protocollo per la digitalizzazione delle procedure doganali			
29/10/2019	PrimoCanale.it		56
Porti digitali, accordo tra Genova e Trieste			
29/10/2019	The Medi Telegraph		57
Digitalizzazione, Genova e Savona partner delle Dogane			
29/10/2019	The Medi Telegraph		58
Vertenza Gnv, sospeso lo sciopero del porto di Genova			
30/10/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 13	59
Salvare i moli? Un' opera d' arte			

La Spezia

30/10/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 19	61
Nave Costa in ritardo: un mese senza sbarchi al terminal spezzino			
29/10/2019	lidenaro.it		62
Giovanni Stella assume il comando del Porto di La Spezia			
29/10/2019	La Gazzetta Marittima		63
Laghezza: che destino i porti liguri?			

Ravenna

29/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	64
Annullata sospensione vertici AdSp Ravenna			
29/10/2019	Transportonline		65
Rossi riprende la guida del porto di Ravenna			
29/10/2019	Il Nautilus		66
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale: annullamento sospensione vertici AdSP Ravenna			

Livorno

30/10/2019	Il Tirreno	Pagina 13	67
Moby, dopo la quiete riecco la tempesta (che riguarda anche il porto di Livorno)			
30/10/2019	Il Tirreno	Pagina 13	69
Quanto pesa il gruppo Onorato qui da noi			
30/10/2019	Il Tirreno	Pagina 16	70
Da Livorno alla Cina in treno un viaggio lungo 17 giorni			

29/10/2019	La Gazzetta Marittima Darsena Europa, le nuove ipotesi (e forse Luca Becce torna in TDT)	71
29/10/2019	La Gazzetta Marittima Livorno, investimenti 2020	73
29/10/2019	Messaggero Marittimo Giani: "Porto e città tornino a essere una cosa unica"	Giulia Sarti 74
29/10/2019	Corriere Marittimo Ricerca di personale - L' Autorità portuale di Livorno cerca un dirigente direzione demanio	75

Piombino, Isola d' Elba

30/10/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 32 Chiusa la stagione crocieristica con 90 accosti e numeri positivi	76
------------	--	----

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/10/2019	Il Nautilus Porto di Civitavecchia: sempre al primo posto per le Crociere	77
29/10/2019	La Provincia di Civitavecchia Cfft, cauto ottimismo dopo la lettera di Di Majo	78
29/10/2019	La Provincia di Civitavecchia Molo Vespucci, focus sulla prevenzione in porto	80
29/10/2019	La Gazzetta Marittima Civitavecchia approva bilancio e piano triennale delle opere	81
29/10/2019	La Gazzetta Marittima Economia del mare sul Lazio	83

Taranto

30/10/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 31 «I benefici della Zes per le imprese locali»	85
30/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10 Zes, i benefici per attrarre investimenti delle aziende	86

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

30/10/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 20 Gioia, ferrovia sul binario morto Nel gateway chiuso cresce l' erba	87
30/10/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 30 Grandi navi di notte? La commissione prende ancora tempo	88
29/10/2019	La Gazzetta Marittima Operatività e prossimo sviluppo della Port Agency a Gioia Tauro	89

Cagliari

30/10/2019	L'Unione Sarda Pagina 18 Il magico cestino mangia-plastica	91
------------	--	----

29/10/2019	Il Nautilus		92
Al Molo Dogana il primo Seabin del Sud Sardegna			
29/10/2019	Informare		93
L' ambasciatore dell' Egitto in visita all' AdSP del Mare di Sardegna			
29/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	94
Ambasciatore egiziano in visita all'AdSp del mare di Sardegna			
29/10/2019	Il Nautilus		95
Al porto di Cagliari la XVII edizione del Fiaba Day			

Messina, Milazzo, Tremestieri

30/10/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 19	96
De Simone: sono stati 7 anni meravigliosi			
30/10/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 19	98
E Mario Mega saluta Bari «Pronto alla nuova sfida»			
30/10/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 19	99
Dal Piano generale del traffico tre "suggerimenti"			
29/10/2019	Stretto Web		100
Autorità Portuale, è ufficiale: Mario Paolo Mega nominato presidente. "L' Area dello Stretto sarà la mia nuova casa"			
29/10/2019	The Medi Telegraph		101
Autorità dello Stretto, firmato il decreto di Mega			

Palermo, Termini Imerese

30/10/2019	Giornale di Sicilia	Pagina 12	102
Dragaggio del porto di Mazara, lavori al via			

Focus

29/10/2019	The Medi Telegraph	<i>GIACOMO FALSETTA</i>	104
Imu e Tasi su beni demaniali portuali / L' ANALISI			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it


Battuto un ottimo Brescia
L'Inter soffre ma vince
In testa per una notte
di **Alessandro Bocci** e **Guido De Carolis**
alle pagine 44 e 45



Domani gratis
Cos'è lo stress:
quando può far male
e come gestirlo
consigli e indicazioni
su «Corriere Salute»



Anomalie politiche

LE URNE SENZA CENTRO

di **Maurizio Ferrera**

Alle elezioni europee dello scorso maggio, basate sul sistema proporzionale, i partiti si erano presentati ciascuno per conto proprio. In Umbria si è invece votato con il sistema maggioritario a un turno. L'opzione più conveniente per i partiti era quella di presentarsi in coalizione e così è stato. Gli elettori si sono trovati di nuovo a scegliere fra destra e sinistra. Data l'egemonia della Lega a destra e lo spostamento a sinistra del Pd, per gli elettori di centro la scelta non è stata facile. È difficile fare ragionamenti generali a partire da un dato regionale. Ma vale comunque la pena di sollevare qualche interrogativo proprio sull'area di centro, che nella maggioranza dei Paesi Ue è la spina dorsale del sistema politico. Quanti sono innanzitutto gli elettori che si auto-collocano in quest'area? I sondaggi indicano un valore intorno al 26%, di contro al 22% di chi si sente più vicino alla sinistra e al 26% più vicino alla destra. Un altro 26% circa non si colloca. Quattro spicchi di dimensioni pressoché uguali. Una equidistribuzione che sembra naturale, ma che diventa del tutto anomala se guardiamo ad altri Paesi. In Germania gli elettori centristi sono più della metà (52%) e i non collocati solo il 13%. In Francia, Spagna, Olanda, Grecia, Svezia e Finlandia coloro che si dichiarano di centro sono ben al di sopra del 30%, i non collocati sotto il 18% (www.resceu.eu).

continua a pagina 28

Conti pubblici Gualtieri: riformiamo Irpef e Iva. Conte chiede coesione: alleanza irreversibile

Meno tasse nella manovra

Vertice dopo la sconfitta: non aumenta più la cedolare, ma colpiti i giochi

Vertice della maggioranza giallorossa sulla manovra dopo la sconfitta elettorale. È stata ribadita la «piena intesa» ma soprattutto è stato deciso di tagliare le tasse: nessun aumento per la cedolare secca che resta al 10 per cento, più fondi alle famiglie, ma aumenterà la tassa sui giochi.

da pagina 2 a pagina 9

LE PIAZZE, I COMIZI E GLI ALTRI CHE FANNO?

Salvini, non solo tweet

di **Pierluigi Battista**

Molto prima dell'Umbria, stavolta durante la campagna elettorale in Sardegna, Matteo Salvini venne canzonato in un corridoio tv perché si era permesso di disertare un talk show tra i più apprezzati, non potendo mancare un comizio in una frazione di un piccolo comune del Cagliaritano di circa trecento anime.

continua a pagina 9



ITALIANI

Parliamo di più dei giovani andati all'estero

di **Beppe Severgnini**

Quando a Pechino mi hanno consegnato la tessera di socio onorario e una felpa azzurra con la scritta Agic - Associazione Giovani Italiani in Cina, mi sono quasi commosso. Una volta ero una specie di fratello maggiore, interessato alle loro avventure; ora ho l'età di un papà, preoccupato per le loro prospettive.

continua a pagina 15

IL NUOVO LIBRO DI GRAMELLINI

E poi nascesti tu
e arrivò
l'eterno ronzio

di **Francesco Piccolo**


Quel «ronzio infinito» quando arriva un figlio; quell'attimo in cui tutto cambia e si diventa genitori. Il nuovo libro di Massimo Gramellini in uscita domani per Solferino.

alle pagine 36 e 37 Lamarque

Beirut Manifestanti da giorni nelle strade: attaccati da Hezbollah



L'esercito libanese a sinistra e le forze di sicurezza a destra intervengono tra i manifestanti nel centro della capitale Beirut

Libano stremato dalle proteste Il premier Hariri si dimette

di **Davide Frattini**

Il premier libanese Saad Hariri si è dimesso. Lo ha annunciato in un discorso in tv: «Ho preso questa decisione dopo aver ascoltato le richieste dei manifestanti» che da quasi due settimane protestano nelle piazze.

a pagina 12

PAROLIN ACCUSA, BECCIU REPLICA: FANGO

Cardinali contro per il palazzo pagato con l'Obolo

di **Virginia Piccolillo**

«Un'operazione opaca sulla quale ora si chiarirà» spiega il segretario di Stato Vaticano, Pietro Parolin, sulla questione dell'immobile di pregio a Londra con i soldi delle elemosine per i poveri. Nel giro di poche ore la dichiarazione del cardinale Giovanni Angelo Becciu che abbandona la linea del silenzio: «Contro di me accuse infanganti che respingo in modo fermo e sdegnoso».

a pagina 10 commento di **Gerevini** e **Massaro**

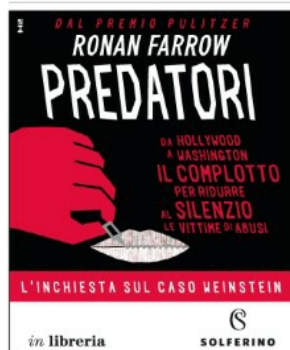
OGGI IL BOARD DEL GRUPPO FRANCESE

Nozze tra Fca e Peugeot Un'ipotesi da 50 miliardi

di **Bianca Carretto** e **Fabio Savelli**

Prende corpo la fusione tra Fca e Peugeot. Un gigante dell'auto da 50 miliardi di dollari.

a pagina 31



IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Per quattro anni Chastity Patterson ha raccontato la sua vita al padre defunto: gli scriveva dei messaggi e poi li spediva a quello che era stato il suo numero. Per quattro anni Brad, che all'insaputa della ragazza aveva ereditato quel numero, ha letto ogni giorno il cuore di Chastity: i suoi tormenti d'amore, la sua laurea a pieni voti, la malattia da cui infine è guarita. L'altro giorno, definitivamente commosso dal messaggio in cui la ragazza confessava con orgoglio al padre di avercela fatta, Brad ha deciso di rompere l'incantesimo e ha risposto. Sono un padre che cinque anni fa ha perso sua figlia in un incidente d'auto, le ha scritto, e per tutto questo tempo tu sei stata il mio angelo: mi sarebbe piaciuto che lei diventasse come te.

La linea del destino

Bisogna essere pazzi per mandare centinaia di messaggi al numero di telefono di un morto. E bisogna esserlo ancora di più per leggerli senza mai replicare. Ma a volte quella che chiamiamo pazzia si rivela una forma superiore di saggezza. La vita, sceneggiatrice inesauribile, ha messo in contatto due persone attraverso il dolore. Ed entrambe hanno fatto la cosa che le faceva stare meglio: coltivare l'illusione di un dialogo con chi avevano perduto. Mentre le loro sofferenze conversavano tra loro, Chastity e Brad trovavano la forza di lasciare andare quelli che non c'erano più. Adesso il lieto fine vorrebbe che si incontrassero di persona davanti a un caffè. Ma forse sarebbe troppo. O troppo poco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA


810330
9 771120 458008
Poste Italiane SpA - P.A. - 01.933/2001 corr. L. 46/2004 art. 1 c.1. DDI Milano



Silvia Romano: uno dei tre fermati in Kenya per il sequestro risulta in rapporti coi terroristi somali di Al Shebab. Finalmente c'è una pista chiara per trovarla



ristora
INSTANT DRINKS

Mercoledì 30 ottobre 2019 - Anno 11 - n° 299
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



ristora
INSTANT DRINKS

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

CRISI 5 STELLE: COSA DEVONO FARE CHE SUCCEDE NELLE PROSSIME REGIONI

CONSIGLI NON RICHIESTI
"ALLEANZE REGIONALI OK, CASO PER CASO". "GRILLO PIÙ COINVOLTO". "USCIRE DAL PALAZZO". "NUOVA NARRAZIONE E MENO ISTERIA". "SÌ A BONACCINI"

◉ PETER GOMEZ, PIERO IGNAZI, ANTONIO PADELLARO, DANIELA RANIERI, MARCO REVELLI E ANDREA SCANZI A PAG. 4

DOVE SI VOTA NEL 2020
EMILIA E TOSCANA: IPOTECA RENZI. MARCHE: IL PATTO C'È. CAMPANIA E CALABRIA: I RAS PD RESISTONO. I 55 SOLI IN LIGURIA. E IN PUGLIA EMILIANO NON LI VUOLE

◉ GIARELLI A PAG. 2-3
◉ I COMMENTI DI FINI E ROBECCHI A PAG. 13

INTERVISTA A MAX BUGANI (M5S)
"Finito un ciclo. Ora un nuovo decalogo, ma no retromarcie"

◉ DE CAROLIS A PAG. 3

LE CARTE DEL "CASO MINCIONE"
Conte assolto dall'Antitrust: "Niente conflitti d'interessi"

◉ PACELLI A PAG. 8

Il Mittle Ignoto

» MARCO TRAVAGLIO

Non è vero che Italia Viva sia inutile. Anche Renzi, nel suo piccolo, svolge una funzione vitale per l'economia. Uno di quei lavori sporchi che qualcuno deve pur fare. L'ex rottamatore, dopo aver rotamato il suo partito per fondarne un altro, si dedica al riciclaggio dei rottami. Sta alla malapopolitica come la cozza (*Mytilus galloprovincialis*) sta alle acque marce. Anche il mollusco di Rignano sull'Arno, infatti, beve l'acqua sporca e la rimette in circolo depurata, tratteneendo nei propri tessuti tutte le schifezze. Risultato: il microrrganismo detto Italia Viva è appena nato e già il Pd appare ripulito e rigenerato. In Umbria, per dire, gli elettori dem indignati per la retata di Santopoli ad aprile, dopo la batosta alle Europee di maggio l'hanno risparmiato da ulteriori castighi. E il motivo di tanta indulgenza è nell'unica novità registrata da allora nel centrosinistra: la scissione dell'atomo renziano, suggerita dalla provvidenziale assenza di Matteo La Cozza dall'ormai celebre foto di Narni. Così Iv si candida a essere per il Pd ciò che fu l'Ncd per FI: la bad company. Che assorbe inquisiti, imputati, pregiudicati, ex galeotti, prescritti, lobbisti, portatori di conflitti d'interessi, voltagabbana, imprevedibili di varia natura, sui quali Renzi esercita un'attrazione fatale.

Alla Leopolda c'era persino Lele Mora, venuto - non si sa se invitato o insalutato ospite - a omaggiare "il galloppino di Berlusconi", augurandogli di diventare l'erede. Intanto Renzi invitava i "delusi di Forza Italia", cioè chi non riconosce più il vecchio B., ormai incapace di delinquere con la costanza e il ritmo dei bei tempi, a "darci una mano". O una manetta. Ora Dell'Utri, abbandonato ai domiciliari dall'amico Silvio, potrebbe uscire anzitempo e portare il suo contributo (7 anni definitivi per mafia e 12 anni provvisori per la Trattativa). Nell'attesa, il Messaggero informa che "Cattuscia Marini, ex governatrice dell'Umbria coinvolta nell'inchiesta sulla sanità che ha fatto saltare la giunta, è pronta a passare con Iv con diversi esponenti locali del Pd che si stanno muovendo verso Renzi". Ecco, a noi questo "muoversi" della Marini e dei suoi coindagati che sciamano in pellegrinaggio verso Iv strazia il cuore. Anche perché Renzi attribuisce la débâcle umbra di Pd e M5S non a Cattuscia & C., ma alla foto di Conte, Di Maio, Zingales e Speranza, tutti vergognosamente incensurati. Il che rende poco credibile un retroscena de La Verità: "Renzi vuole la Carfagna premier al posto di Conte". A parte il fatto che è una donna troppo seria per prenderlo sul serio, Mara ha un handicap insormontabile: non è mai stata neppure indagata.

» Fenomenologia

Salvini trema, la Meloni gli ruba voti (e pance)

» SELVAGGIA LUCARELLI

Vi confesso che sono preoccupata per Matteo Salvini. Dopo averci fatto per un anno un gran pipone sulle espulsioni dei migranti, l'unico a essere espulso da qualcosa è stato lui. E ora che aveva iniziato a fare il figo all'opposizione, a sentirsi di nuovo leader degli scontenti, è iniziata, inarrestabile e insidiosa, l'avanzata del panzer Giorgio Meloni.

SEGUE A PAGINA 6

DISASTRO DI PIOTTELLO L'inchiesta sull'incidente del 2018

"Treno deragliato e tre morti Rfi risparmiò sulla sicurezza"

■ Verso il processo 2 manager, 7 tra dipendenti e tecnici, la stessa società e 2 ex vertici dell'Agenzia per la Sicurezza. Un giunto danneggiato del binario era stato "riparato" con uno zoccolo di legno e saltò al passaggio del convoglio

◉ TUNDO A PAG. 11



ANTEPRIMA DEL FILM

Craxi 20 anni dopo: "Hammamet" lo fa martire e visionario

◉ TECCE A PAG. 10



La cattiveria

Umbria, l'ex governatrice Cattuscia Marini: "Avevo annunciato da tempo la tempesta perfetta". Lei si è limitata a scatenarla

WWW.SPINOZA.IT

Mannelli

E LA SINISTRA PARTORÌ...



FINANZA VATICANA

I 695 milioni della Cei depositati in Carige al momento decisivo

◉ SANSA A PAG. 9





MERCOLEDÌ 30 OTTOBRE 2019 - € 1,80



il Giornale



MERCLEDÌ 30 OTTOBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 256 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2523-4071 E-Guide (ed. notturna)

D'ACCORDO SOLO SULLE IMPOSTE IL GOVERNO PERDI E TASSA

*Via alla manovra che stanga le imprese e regala mance per recuperare voti
Forza Italia in campo per difendere i risparmi dal fisco*

di Alessandro Sallusti

Dopo le elezioni in Umbria hanno preso paura e provano a correre ai ripari con un gioco di prestigio: fare sparire dalla manovra finanziaria alcuni annunciati aumenti di tasse particolarmente odiosi, tipo quello della cedolare secca sugli affitti, e compensarli con aumenti meno impopolari, soprattutto sulle aziende.

La possono girare come vogliono, ma il risultato non cambia: Cinque Stelle e Pd aumenteranno la pressione fiscale complessiva, già a livelli insopportabili, di almeno altri cinque miliardi. Il trucco è palese: tassare aziende e introdurre balzelli etici tipo la tassa sulla plastica evita la protesta di piazza, ma non cambia lo stato del portafoglio delle famiglie. Anche gli stupidi, infatti, sanno che ogni imposizione fiscale sulla produzione viene legittimamente scaricata dagli imprenditori sui prezzi al consumo, cioè su di noi. Con l'aggravante che un'operazione simile rischia di comprimere i consumi stessi e, quindi, innescare una non espansione, se non contrazione, di salari e occupazione.

Questo continuo balletto di tasse, che di giorno in giorno appaiono e scompaiono, la dice lunga sulla mancanza di visione del governo. Uno dice A, l'altro dice B, il terzo ricatta e tutto ricomincia dall'inizio. Una sequenza di «vertici decisivi» che non decidono mai nulla di definitivo, al massimo annunciano qualcosa, per giustificare lo stipendio, con la formula «salvo intese», che è come dire: non sappiamo come fare, mettiamo giù due righe e poi vedremo.

Quanto può durare un governo «perdi e tassa» che, ovviamente, porta al suo inverso, cioè al «tassa e perdi»? Anche questo non lo sanno neppure loro. Zingaretti dice: «Poco»; Renzi ribatte: «Tanto»; Di Maio chiosa: «Dipende». Che, tradotto, significa: non durerà in base alla capacità di risolvere i problemi del Paese, ma in base agli interessi politici personali. Interessi che, per di più, non sempre coincidono con quelli dei rispettivi partiti.

Di Maio, Zingaretti e Renzi sono tre debolezze (non parliamo della quarta, il premier Conte) che, insieme, non potranno mai fare una forza. Ognuno di loro si sta giocando una partita solitaria che non prevede la possibilità di un pareggio. Ognuno userà tutte le armi possibili per non soccombere e mettere in difficoltà gli altri due. Le tasse sono l'ultimo dei loro problemi.

Caruso, Marino e Zurlo alle pagine 2-3

IL RICAVATO AI CREDITORI DI PARMALAT

All'asta i tesori di Tanzi: per un Picasso 2,1 milioni

di Luigi Mascheroni

a pagina 19


INCANTO Il Picasso di Tanzi tra le tele finite all'asta

TRATTATIVE IN CORSO DOPO IL «NO» DI RENAULT

Fiat e Peugeot verso le nozze Sarà un colosso da 50 miliardi

di Pierluigi Bonora

a pagina 20

IL FUTURO DEL CENTRODESTRA

Perché può crollare il Muro di Bologna

di Marco Gervasoni

Le regioni rosse esistono? Non sarà che questo mito si è già infranto, e da tempo? Basta infatti circolare per le città umbre, toscane e, soprattutto, emiliane per rendersi conto di quanto esse siano tendenzialmente molto ricche, di quanto vi ferva la vita imprenditoriale, anche se meno di un tempo, e di quanto l'individualismo vi predomini. Non molto (...)

segue a pagina 5

SCOPERTO DALLA GUARDIA DI FINANZA

Il reddito di cittadinanza al pusher con la Porsche

Valentina Raffa

Fermato per un controllo, il vaso di Pandora è stato scoperto: un pusher 41enne originario di Augusta, residente a Floridia (Siracusa), era il proprietario di una Porsche, ma percepiva il reddito di cittadinanza.

a pagina 8

SBARCO A POZZALLO

Altri porti aperti Arrivano tutti

Fausto Biloslavo

a pagina 7

PARMA, L'ULTIMA FOLLIA DELL'EX M5S PIZZAROTTI

Vuoi il passo carrabile? Devi essere «antifascista»

Paolo Bracalini

Vuoi un passo carrabile davanti a casa? Devi essere antifascista e attestare la tua adesione ai valori della Resistenza con una dichiarazione firmata al Comune. Si tratta di quello di Parma, in Emilia, regione rossa per definizione (a meno di sorprese alle prossime regionali di gennaio). Il provvedimento del Comune amministrato dall'ex M5s Pizzarotti fa discutere...

a pagina 10

INDAGINE SULLE PRIORITÀ

Clima sì, lavoro no Gli adulti plagiano i giovani europei

di Pier Luigi del Viscovo

Contrastare il cambiamento climatico dovrebbe essere la principale priorità dell'Unione Europea, secondo quanto hanno dichiarato i suoi abitanti tra i 15 e i 24 anni, in un'indagine condotta da Eurobarometro, su input della Commissione. Più precisamente, questa è la priorità per i giovani di tutti i Paesi, salvo Romania e Bulgaria, che indicano il miglioramento della formazione, Ungheria e Lettonia, il miglioramento della salute e del benessere, Grecia e Lituania, la lotta alla povertà e alla disuguaglianza, Slovenia e Cipro, per cui è prioritario aumentare l'occupazione. Sorvoliamo sul dato (...)

segue a pagina 17

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

• Concorrenza Sleale
 • Assenteismo
 • Abusi legge 104
 • Osservazioni dinamiche

Francesco Ponzi
 CEO Ponzi SpA
 MILANO ROMA

ponzi.com
 ponzionline.info
 ponziinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458

L'ESCALATION CHE PREOCCUPA: 58 CASI DALL'INIZIO DELL'ANNO

Il mistero dei suicidi in divisa: sono sei al mese

di Felice Manti

Non basta una divisa per difendersi dal «male oscuro». Anzi, a volte è proprio l'onore di indossarla a diventare un peso ormai insopportabile. Dall'inizio dell'anno sono 58 gli agenti delle forze dell'ordine che si sono tolti la vita. Sei al mese. Una drammatica escalation che ha avuto una tragica impennata negli ultimi quattro giorni, con altrettanti suicidi. Finora sono 31 al Nord, 11 al Centro e al Sud, cinque nelle Isole. L'ultimo capitolo della *Spoon river* delle stellette lunedì scorso, a Palermo, con

un finanziere che si è tolto la vita lanciandosi dal Policlinico, dove era in cura per problemi psichiatrici. I poliziotti sono quattro, 16 i carabinieri, dieci gli agenti di polizia penitenziaria, cinque i finanzieri e altrettanti gli agenti di polizia locale, sette i militari e un vigile del fuoco, che si è tolto la vita ad Ancona lo scorso 17 settembre. «Sono dati allarmanti anche solo sotto il profilo statistico», dice al *Giornale* Cleto Iafrate, un ex finanziere che ha creato un osservatorio per denunciare un'emergenza (...)

segue a pagina 8

LA MOSSA DI ORLANDO

Una strada per Arafat: a Palermo è polemica

Alberto Giannoni

a pagina 10

IL GIORNO

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

MERCOLEDÌ 30 ottobre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Calcio business, monsieur Arnault ci pensa

Milan, con 1,2 miliardi Elliott vende tutto Vuitton valuta l'affare

Mola a pagina 16



Pioltello, chiusa l'inchiesta

Treno deragliato «I risparmi di Rfi costati tre vite»

Consani a pagina 17



Affitti, Imu e Tasi: ecco le novità

Modifiche alla manovra. Cedolare secca ferma al 10 per cento. Con la local tax arriva l'imposta unica sulla casa

Marin a pagina 3

Gli italiani e i Cinque Stelle

Quando finisce un amore

Michele Brambilla

Quando finisce un amore si sta male perché come canta Cocciantone non c'è mai una ragione perché un amore debba finire; e come canta Vecchioni l'amore non finisce mai. Forse per questo Luigi Di Maio dopo l'ultima batosta elettorale dice che il movimento tornerà a correre da solo come ai vecchi tempi, quando tanti italiani speravano in Grillo, nel cambiamento, nella democrazia dei cittadini e non delle caste. Di Maio si illude di poter far rivivere agli italiani quell'innamoramento per un qualcosa che era completamente nuovo e diverso. Ma è appunto un'illusione perché ci si innamora di una persona, non di un partito politico. E il feeling fra gli elettori e il M5S è finito credo per sempre.

Continua a pagina 6

TASSE, FAMIGLIA E IMPRESE: IL GOVERNO CAMBIA ROTTA

RICOMINCIO DA TRE



TROISE A pagina 2

Una quota in Francia e Germania

Il Viminale fa sbarcare i migranti Salvini: è la resa

Farruggia alle pagine 4 e 5

SALTA L'INCONTRO AL LICEO

«No alla guerra» Prof e studenti, schiaffo ai militari

Passeri e Arpino a pagina 13

Nuovo gigante dell'auto

Fca e Peugeot trattano per la fusione: vale 50 miliardi

Comelli a pagina 22



Da Carboni a Elisa: album-tributo e un murale

Una barca di cantautori L'omaggio a Guccini

Cumani a pagina 27



Il gallerista fiorentino che ha trattato l'acquisto

«Io e la grande bellezza Ho pianto per Cimabue»

Cini a pagina 8

LA TUA ENERGIA TI GUIDA VERSO UN MONDO PIÙ SOSTENIBILE?

Segui @EnelGroup su
Facebook Twitter LinkedIn
enel.com





il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

MERCOLEDÌ 30 OTTOBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 260

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

VERTICE A PALAZZO CHIGI SULLA MANOVRA. TONI PACATI E «INTESA» VICINA. OGGI SI CHIUDE. FORSE

Governo, la quiete dopo la tempesta

Il gelido vento che spira dall'Umbria ha raffreddato gli spiriti bollenti nella maggioranza. Le minacce di un esasperato Zingaretti, che per tutto il giorno, lunedì, aveva fatto risuonare la parola «elezioni», hanno completato l'opera di sedazione. Il vertice di maggio-

ranza sulla manovra, presieduto dallo stesso premier Conte con presenti il ministro dell'Economia Gualtieri e, tra gli altri, i capidelegazione del Pd e dell'M5S, Franceschini e Di Maio, è filato liscio come l'olio. Qualcosa da definire ancora c'è, se ne occuperà oggi un nuo-

vo vertice oggi. Poi la manovra sarà inviata alla ragioneria dello Stato e tra il 5 e il 7 novembre dovrebbe approdare a palazzo Madama. Un solo cambiamento rilevante: la cedolare secca sugli affitti a canone concordato resterà al 10% in modo permanente. **COLOMBO A PAGINA 2**

5 STELLE-PD DOPO LA BATOSTA UMBRIA Strade in salita in Emilia e Calabria

All'indomani della batosta umbra, Di Maio sonda i parlamentari di Emilia e Calabria sull'alleanza con il Pd. Gli eletti in Emilia: soli o con liste civiche. Si dimette la sindaca di Imola. In Calabria si fa avanti il «No-Pd» Morra. Tra i dem pressing sul segretario: congresso vero. **PREZIOSI, SANTORO PAGINE 2,3**

Umbria/1 La «terza via» di Di Maio è senza uscita

MASSIMO VILLONE

Forse è romanizzata la lettura di Galli della Loggia sul Corriere della Sera di ieri, per cui la prima Repubblica è finita davvero domenica in Umbria. Forse convince di più Pagnoncelli, che sulle stesse pagine ci dice come la crisi fosse in atto da tempo, anche come perduta capacità della sinistra di offrire protezione sociale. Forse non ha torto D'Alimonte, sul Sole 24 Ore, per cui l'alleanza strategica col Pd rimane per M5S obiettivo da perseguire.

— segue a pagina 15 —

Soccorso di migranti al largo della Libia della Ong maltese Moas foto Reuters



L'editto libico

«Stop ai soccorsi in mare senza autorizzazione della guardia costiera». La guerra alle ong del governo di al-Sarraj alla vigilia della scadenza del Memorandum tra Italia e Tripoli. Un «decreto Minniti» in salsa libica con l'obiettivo di ottenere la prosecuzione dei finanziamenti di Roma per fermare i profughi **pagina 5**

GUERRA SIRIANA

**Putin rassicura Erdogan
«Ritiro curdo? Già fatto»**



L'artiglieria turca uccide sei militari dell'esercito di Assad, ma in generale lo schema delineato nell'intesa tra il leader russo e quello turco si materializza sul terreno. Il Sultano ha il suo «cuscinetto di sicurezza». E Trump si prende il petrolio siriano. A rimetterci, pur evitando il peggio, sono le forze curde **GIORGIO A PAGINA 7**

LIBANO

**Il premier Hariri si dimette
La protesta non smobilita**



Ieri il primo ministro libanese, Saad Hariri, ha annunciato le dimissioni. Ora le sorti politiche del governo sono nelle mani del capo dello stato che dovrà decidere sul da farsi. La piazza, però, non si ferma: l'obiettivo è un ricambio completo della classe dirigente del paese. Scuole e università restano chiuse **GRECO A PAGINA 8**

GB, 12 DICEMBRE

**Voto anticipato,
Corbyn dice sì**

Elezioni anticipate, anche Jeremy Corbyn alla fine acconsente, accordandosi alla linea di nazionalisti scozzesi e liberaldemocratici. Si voterà probabilmente il 12 dicembre. Dopo il passaggio ai Comuni la convocazione alle urne dovrà essere discussa dai Lords. Non passano invece i due emendamenti delle opposizioni che proponevano di estendere il voto ai cittadini dell'Ue e ai sedicenti. Il leader del Labour promette: «Lanciamo la più ambiziosa e radicale campagna che il nostro Paese abbia mai visto». **LEONARDO CLAUDI A PAGINA 6**

all'interni

**Editoria Martella: no tagli,
contributo obbligo di stato**

ANDREA FABOZZI

PAGINA 4

**Sciopero Conad-Auchan,
12 mila addetti da salvare**

MASSIMO FRANCHI

PAGINA 4

**Cile Maxi rimpasto inutile,
la piazza insiste: via Piñera**

CLAUDIA FANTI

PAGINA 6

Umbria/2 Dalle fallite lotte degli operai alla folla solitaria

ALESSANDRO PORTELLI

Nel 1970, nel pieno del movimento di lotta per la casa, intervistai un operaio che aveva fatto almeno cinque occupazioni, e ogni volta che lo avevano cacciato era tornato insieme agli altri a occupare. Una storia di dignità, combattività, coscienza. Poi, a microfono spento, aggiunse: ho una figlia brava a scuola ma non ho i mezzi per farla studiare; conosco qualcuno per farla entrare in un collegio o qualcosa del genere?

— segue a pagina 14 —

Umbria/3 Si è preferito non vedere una crisi nera

ELISABETTA PICCOLOTTI

Peggio dei risultati c'è stato solo il dibattito dopo i risultati. Zingaretti, Di Maio e altri commentatori paiono faticare alla ricerca della formula magica per vincere le elezioni alla prossima. Il «Patto Civico giallo-rosso» continua a trattare l'Umbria non come il soggetto di un riscatto, bensì come l'oggetto di un esperimento coniato a Roma in stanze non affollate, gestito male e raccontato peggio.

— segue a pagina 15 —

Poste Italiane SpA, in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giar/CRM/23/2/103
 9 770225 215003



€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 299
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 30 Ottobre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 1,00

La rivoluzione
Mezzo secolo
di Internet
così è cambiato
il concetto di spazio
Antonio Pascale a pag. 38



«Resta l'amore intorno»
Pino Daniele raccontato
da Fabiola: «Con lui 20 anni
di canzoni e di passione»
Federico Vacalebre a pag. 13



Domani chiude lo stabilimento di via Argine Gli ultimi giorni della Whirlpool

Valerio Iuliano

Il tempo sta per scadere. Da domani sera dovrebbero cessare le attività produttive della fabbrica di lavatrici di via Argine. Ma tutte le decisioni della multinazionale sono rimandate alla settimana prossima: segno della possibilità che si apra in extremis uno spiraglio nella trattativa tra azienda e governo.

A pag. 9

Le storie

**«Mio marito malato
e tre figli, in casa
solo il mio stipendio»**

Il 2 novembre, Maria avrebbe compiuto 21 anni di lavoro alla Whirlpool. «Mio marito infartuato e tre figli, in casa entrava solo il mio stipendio». Di Fiore a pag. 9



Il commento
**LO SCHIAFFO
DELL'AZIENDA
E GLI ERRORI
DEL MINISTERO**
Nando Santonastaso

E' stata finora una brutta vertenza, quella della Whirlpool. Al di là della pesante incognita che da mesi aleggia sui 420 lavoratori di via Argine (e su quelli dell'indotto) è la gestione della trattativa ad aver lasciato perplessi. E sempre ammesso che si possa parlare di trattativa, visto che finora il confronto nel merito dell'angosciante piano aziendale non è praticamente mai iniziato.

Continua a pag. 39

Pd-M5S, tregua sulla manovra

► Accordo sulla cedolare secca: torna al 10 per cento. Seicento milioni per le famiglie
Gli alleati frenano Di Maio: restiamo uniti o il governo rischia. Conte: se cado si va al voto

L'analisi

**AL CENTRODESTRA
SERVE UN PATTO
TRA NORD E SUD**

Alessandro Campi

Quele ombre sono state certamente elezioni locali (quanto alle motivazioni di voto prevalenti tra gli elettori), ma ciò non esclude che possano avere riflessi anche a livello nazionale. Bisogna però intendersi sulla natura e il significato di tali effetti. La pesante sconfitta del progetto civico sostenuto da Pd e M5S mette a rischio il governo Conte bis?

Continua a pag. 39

Tra Pd e M5S è tregua sulla manovra, mentre arriva la via libera dalla Ue. L'obiettivo della maggioranza è anche quello di dare qualche segnale positivo dopo la sconfitta elettorale in Umbria. La prima novità è che la cedolare secca torna al 10 per cento, intanto si tratta sulla flat tax e sono in arrivo 600 milioni per le famiglie. Gli alleati frenano Di Maio: restiamo uniti o il governo rischia grosso. Conte: se cado si va a votare subito e senza il taglio dei parlamentari. Mattarella d'accordo: se si apre la crisi il referendum non basta a impedire le urne. Anche per Renzi «ora il premier va aiutato».

Bassi, Canettieri, Gentili e servizi da pag. 2 a 4

La Regione al voto in gennaio

**Emilia, ultimo fortino rosso
il buongoverno non basta**

Generoso Picone

Tutti dicono che l'Emilia Romagna non è l'Umbria. Tutti affermano che qui regge la pratica del buongoverno. Tutti lasciano intendere che il 26 gennaio 2020, quando si voterà per il rinnovo del governo regionale, non può essere una data da riportare nel calendario della politica nazionale e che invece deve rimanere in quello locale. Poi si sposta lo sguardo sui più

recenti risultati elettorali, sulla percentuale che la Lega ha ottenuto alla consultazione per le Europee del 26 maggio scorso, sul 33,77 per cento che ha fatto guadagnare a Matteo Salvini il primato nella terra un tempo rossa, sul 31,24 del Pd, sui municipi perduti dal centrosinistra appena l'11 giugno a Ferrara - dove sindaco è diventato il duro e puro salviniiano Alan Fabbri - e Forlì. E avanza l'incertezza anche sul futuro del "fortino rosso".

A pag. 7

Le grandi manovre

**Tra Fca e Peugeot
riparte la trattativa
per la maxifusione**

Francesca Pierantozzi

Dopo qualche mese di silenzio tornano le voci di un matrimonio per la Fiat Chrysler Automobiles. Questa volta il possibile partner è Peugeot-Citroën (Psa). Dalla fusione potrebbe nascere un gigante automobilistico da 50 miliardi di dollari (circa 45 miliardi di euro). Secondo Wall Street Journal il presidente di Fca Elkann manterrebbe la carica attuale.

A pag. 12

Viadotto a rischio
Caos Tangenziale
le ambulanze
nell'ingorgo
Sos al prefetto

Paolo Barbuto

Quando a restare bloccata è un'ambulanza, il blocco per il restringimento della carreggiata sul cavalcavia a rischio diventa questione di vita o di morte. L'allarme lo hanno lanciato gli autisti dei mezzi di soccorso e la questione del traffico bloccato per via dei lavori in Tangenziale sarà affrontata anche dal prefetto al quale hanno fatto appello gli operatori delle ambulanze. Il caos della Tangenziale si verifica lungo la strada che porta verso la zona ospedaliera. Rischiando di trovarsi nella paralisi le ambulanze che vanno al Cardarelli ma anche quelle dirette a Cto o al San Giovanni Bosco, tutti ospedali dotati di pronto soccorso.

In Cronaca

Il presidente piomba in ritiro

**C'è l'Atalanta, ora o mai più
E De Laurentiis dà la scossa**

Roberto Ventre

La visita a sorpresa di De Laurentiis nel ritiro di Castelfortino: il presidente è arrivato nel tardo pomeriggio, un saluto ad Ancelotti e alla squadra alla vigilia della sfida importantissima di campionato contro l'Atalanta. Poi la cena con l'allenatore, lo staff tecnico e gli azzurri. Un segnale forte per mostrare la sua vicinanza alla squadra e per caricarla in un momento cruciale della stagione sia per la corsa scudetto che in Champions. A pag. 16

Il punto

**LA GARA-VERITÀ
NON SOLO
PER ANCELOTTI**

Francesco De Luca

Il migliore attacco (28 reti) contro quello che ha la peggiore percentuale di gol rispetto ai tiri effettuati. Ma Napoli-Atalanta è molto altro.

Continua a pag. 39

SCELTE DI BONTÀ

GranRisparmio

DA MERCOLEDÌ 30 OTTOBRE
A DOMENICA 10 NOVEMBRE 2019

SOTTOCOSTO
0,39
120.000 PEZZI DISPONIBILI

BARILLA
PASTA DI SEMOLA
DURE TRAFILE
500g

Per affiliazioni: tel 081/5157405 - info@gambardellasrl.it Scopri di più su www.granrisparmiosupermercati.it



211 € 1,40* ANNO 141-N° 299
ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2002 conv. L.43/2004 art.1 c.1 BCB RM

Mercoledì 30 Ottobre 2019 • s. Germano

IL GIORNALE DEL MATTINO

Il Messaggero

NAZIONALE



211 € 1,40* ANNO 141-N° 299
ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2002 conv. L.43/2004 art.1 c.1 BCB RM

ita le notizie su ilmessaggero.it

Il giallo
Trovato in Francia
un ritratto
di Machiavelli
«E di Leonardo»
A pag. 21



L'Inter in testa
La Roma a Udine
per il quarto posto
Lazio, con il Toro
in cerca di identità
Bernardini e Trani nello Sport



Evento e dossier
Economia, gesti
e innovazione:
è senza sprechi
il futuro circolare
Un inserto di 28 pagine



Il Messaggero
META!
ilmessaggero.it/sport

Equilibri necessari
Al centrodestra
nuovo formato
serve un patto
tra Nord e Sud

Alessandro Campi

Quele ombre sono state certamente elezioni locali (quanto alle motivazioni di voto prevalenti tra gli elettori), ma ciò non esclude che possano avere riflessi anche a livello nazionale. Bisogna però intendersi sulla natura e il significato di tali effetti.

La pesante sconfitta del progetto civico sostenuto da Pd e M5S mette a rischio il governo Conte bis? Si è detto, ma tra le due cose non c'è alcuna relazione. L'attuale maggioranza giallo-rossa è nata perché l'Europa non voleva più Salvini come interlocutore e per evitare che in caso di elezioni anticipate fosse la Lega, data come vincente da tutti i sondaggi, a indirizzare la scelta del futuro Capo dello Stato. Due ragioni politiche talmente vincenti da rendere l'esperienza di questo governo pressoché blindata. Il che significa che per farlo cadere non basterà qualche scossone elettorale (e forse nemmeno i litigi tra i partiti che lo sostengono).

La pesante sconfitta del progetto civico sostenuto da Pd e M5S significa che è tramontata qualunque ipotesi di "alleanza organica" (Zingaretti dixit) tra queste due forze? Si è detto anche questo, ma si tratta di un'interpretazione affrettata ed impressionistica, ovvero di una reazione puramente emotiva (come quella espressa da Di Maio).

Continua a pag. 20

Rischio voto, tregua sulla manovra

► Accordo al vertice: la cedolare secca torna al 10%, si tratta sulla flat tax, 600 milioni alle famiglie Conte e il Pd frenano Di Maio: stiamo uniti o corriamo pericoli. Renzi: ora il premier va aiutato

Il nepalese Purja ha scalato 14 cime



Tutte le vette in sei mesi:
è il nuovo re degli ottomila

Il nepalese Nirmal Purja, 38 anni

Ardito e Guasco a pag. 12

ROMA C'è tregua sulla manovra, mentre arriva il via libera dalla Ue. L'obiettivo della maggioranza è anche quello di dare qualche segnale positivo dopo la cocente sconfitta elettorale in Umbria. La prima novità è che la cedolare secca torna al 10%. Intanto si tratta sulla flat tax e sono in arrivo 600 milioni alle famiglie. Conte e il Pd frenano Di Maio: stiamo uniti o si rischia grosso. Renzi: ora il premier va aiutato.

Bassi, Canettieri
e Gentili alle pag. 2, 3 e 4

Palazzo Chigi

«Se cadiamo si torna a elezioni senza taglio parlamentari»

Marco Conti

Conte avvisa la sua maggioranza: se cado c'è l'ok del Quirinale ad andare subito al voto, senza taglio dei parlamentari. Gli alleati abbassano i toni.

A pag. 4

Prove di colosso

Tra Fca e Peugeot riparte la trattativa per la maxi-fusione

Francesca Pierantozzi

Riparte la trattativa tra Fca e Peugeot in vista di una possibile fusione. Sarebbe un matrimonio da 45 miliardi.

A pag. 14

«Luca ucciso per una faida» Spunta la guerra tra pusher

► Per gli investigatori la droga da comprare serviva per lo spaccio

Alessia Marani
e Camilla Mozzetti

Valerio Del Grosso e Paolo Pirino sono in carcere per l'omicidio di Luca Sacchi. Ma il caso non è chiuso. Tanto che la Procura di Roma è pronta ad aprire un nuovo filone d'inchiesta questa volta per traffico di stupefacenti. Spunta una guerra tra pusher e l'ipotesi è che Luca Sacchi sia stato ucciso per una faida. Secondo gli investigatori la droga da comprare serviva per lo spaccio e le vittime forse erano legate a personaggi ostili al killer.

A pag. 13

Questione Capitale

Sindaco di Roma, parte la competition tra Salvini e Meloni: l'ipotesi primarie

Marco Ajello

Dopo l'Umbria si apre la questione romana. E per ora, tra lo sprofondo della crisi grillina e il Pd che brancola ancora nel buio quanto a proposte e

A pag. 6

Idee di candidati per il Campidoglio, la successione alla Raggi è materia di dibattito, ma anche di gara, nel centrodestra. Sia Salvini sia Meloni non possono cedere all'alleato la primizia della scelta.

A pag. 6

L'anniversario

Mezzo secolo di web
così è cambiato
il concetto di spazio

Antonio Pascale

In principio fu il Login. Quella procedura di accesso ai sistemi informatici che ora eseguiamo con una certa fretta, è stata, per usare una metafora, la luce che ha illuminato la Rete, cioè il nuovo mondo. Perché, 50 anni fa, alle 22.30, così riportano le cronache, il dottorando in informatica Charles Kline, provò a inviare un messaggio.

Continua a pag. 20



**IL GIORNO
BRANNO**
**ARIELE, OCCASIONI
DI FINE OTTOBRE**
Buongiorno, Ariete! Vieni a vivere con me. Sposiamoci e facciamo un figlio. Dimenticami, se non mi ami più, io ti ho già cancellato dal mio libro dei ricordi... Queste le parole da dire in questi ultimi due giorni di ottobre, mese che è stato un trionfo per voi, promette benissimo anche novembre: Luna in Sagittario congiunta a Giove, combinazione che gode fama invidiabile, è uno degli aspetti astrali più fortunati. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria e provincia di Pinerolo, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Milano, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamerica € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere della Sport-Studio € 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-Studio € 1,20

-TRX 11:29/10/19 22:58-NOTE:



IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 30 OTTOBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIII - NUMERO 257, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

GENOVA, FESTA CON TRIPLO CONCERTO IN PIAZZA
Boomdabash, Ponte e Ferreri
per un Capodanno lungo 3 giorni

CABONA / PAGINA 17



IL TEATRO NAZIONALE DI GENOVA
Livermore direttore, c'è un ricorso
Giglio: «Assurdo, è un fuoriclasse»

COLUCCIA / PAGINA 33



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia/Marittimo	Pagina 12
Genova	Pagina 16
Cinema/tv	Pagina 30/35
Xte	Pagina 32
Sport	Pagina 36
Meteo	Pagina 43

INDISCREZIONE DAGLI STATI UNITI

«Fca e Peugeot, trattativa aperta per il gigante dell'automobile»

Secondo le voci che giungono dagli Stati Uniti si sarebbe aperta una trattativa tra Fca e Psa (Peugeot e Citroen) per una fusione che darebbe vita a un gigante automobilistico da 45 miliardi di euro. A sostenerlo è un'indiscrezione del quotidiano Wall Street Journal, secondo cui la fusione è una delle ipotesi in campo, dopo la fine delle trattative tra Fca e Renault. Si parla anche di un possibile organigramma, con l'amministratore delegato di Peugeot, Carlos Tavares, che diventerebbe amministratore delegato della nuova società e con la presidenza affidata all'attuale numero uno di Fca, John Elkann.

MASTROILLI E TROPEANO / PAGINE 5 E 7

L'ANALISI

TEODORO CHIARELLI

COMINCIA LA CORSA ALLO STERMINATO MERCATO ASIATICO

«Con loro i pianeti potrebbero essere allineati». Così disse Robert Peugeot, leader della famiglia azionista dell'omonimo gruppo, lo scorso anno quando si diffusero le prime voci di trattative tra i francesi e Fca.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

L'AZIENDA: «SIAMO IN DISSENSO»

Indagine dell'Ue sull'alleanza Fincantieri-Stx Proteste italiane

La Commissione Ue potrebbe annunciare oggi un'indagine sulla fusione Fincantieri-Stx. È polemica.

QUARATI / PAGINA 13



Piano: così porto il cielo nella Casa dell'arte di Mosca

L'architetto Renzo Piano nel cantiere del Centro d'arte nell'ex centrale elettrica di Mosca

L'INVIATO PLEBE / PAGINE 32 E 33

TRA I CINQUESTELLE SI FA STRADA LA PROPOSTA DI TOGLIERE POTERI AL LEADER E DARLI ALL'ASSEMBLEA

Resa nei conti nel M5S Di Maio adesso rischia Orlando: basta ultimatum

Manovra, la cedolare secca sugli affitti torna al 10%. Accorpate Tasi e Imu

Il tonfo in Umbria indebolisce la posizione del leader di M5S Di Maio e fa avanzare la fronda interna. Si fa strada la proposta di modificare lo statuto per affidare più poteri all'assemblea e toglierli al leader, che non ha ricevuto difesa dal fondatore Grillo. Il vice segretario del Pd Orlando avverte: basta ultimatum o è meglio andare al voto. Intesa nel governo sulla manovra: la cedolare secca sugli affitti torna al 10%.

BARONI, BERTINI, BONINI E LOMBARDO / PAGINE 2-5



ROLLI

IL CASO

Maria Rosa Tomasello

Ocean Viking. 11 giorni per il sì allo sbarco

Undici giorni prima di autorizzare lo sbarco della Ocean Viking e dei 104 migranti a bordo. L'ok è arrivato dopo l'intesa tra Italia, Francia e Germania per il ricollocamento.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

SPESE PAZZE LIGURI, LE MOTIVAZIONI

I giudici su Rixi: «Non controllò pagamenti in nero e anni di sprechi»

Nel sistema che per anni ha consentito ai consiglieri regionali liguri di spendere denaro pubblico nei modi più svariati, i capigruppo non erano vittime, ma complici. È quanto sostiene il tribunale di Genova, che qualche mese fa ha condannato alcuni capigruppo tra i quali Edoardo Rixi (Lega), Matteo Rosso (ex Pdl, oggi Fdi) e Marco Melgrati (ex Pdl, oggi Fdi), anche per le spese effettuate dai colleghi di partito. Tra le contestazioni all'ex sottosegretario leghista (condannato a tre anni e cinque mesi) l'aver mascherato tra i rimborsi dei consiglieri delle provviste in nero a «volontari del partito, attraverso false attestazioni di identità».

GRASSO / PAGINA 18

AL PROCESSO BIS PER LA STRAGE

Torre Piloti, udienza choc Contestato l'ammiraglio

«Nessuno mi ha mai riferito di rischi particolari. Il crollo della Torre Piloti è stato un evento imprevedibile. Se avessi saputo che gli uomini che ci lavoravano erano in pericolo, sarei stato il primo a non farli stare lì». L'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova, deve rispondere di omicidio colposo e crollo nel processo bis sulla strage della Jolly Nero, il filone sul posizionamento della Torre Piloti. Le sue parole in aula scatenano la reazione di Adele Chiello, mamma del marinaio Giuseppe Tusa (una delle nove vittime). «Frasi indegne, cosa intendeva dire che qualcuno avrebbe dovuto segnalarci il pericolo? Che la colpa è dei ragazzi morti sotto le macerie?». L'udienza è stata sospesa.

IVANI / PAGINA 21

BUONGIORNO

Un meraviglioso Meridiano Mondadori celebra i cent'anni della nascita di Gustav Herling. Questo formidabile scrittore polacco, vissuto a lungo in Italia dove sposò la figlia di Benedetto Croce, avrebbe potuto dire qualcosa della furia con cui a sinistra è stata accolta la risoluzione del Parlamento europeo che ha equiparato nazismo e comunismo. Lui, del resto, finì nel gulag per mano dei comunisti di Stalin poiché combatteva i nazisti di Hitler, invasori della Polonia al tempo in cui gli uni erano alleati degli altri. La risposta alla domanda - che avrebbe detto dell'equiparazione - si desume spesso nelle milleseicento e passa pagine del Meridiano. Herling ricorda, per esempio, una seduta parlamentare del 1925 nella quale Antonio Gramsci denunciava concesso le violenze fasciste, e ricorda la replica di Benito Mussolini: e voi comunisti, non usate violenza in Russia? Esiste una violenza storica che ha con sé le masse, rispose Gramsci, e Mussolini lo liquidò: appunto, e qui in Italia le masse sono con noi. Poi Gramsci fu vittima della violenza legittimata dalla massa fascista come altrove i suoi simili furono vittime della violenza legittimata da masse comuniste, e questa è la sintesi spietata del Novecento, e sarebbe ora di chiuderla lì. Se non fosse che il Novecento non finisce e di nuovo oggi, e nel vasto entusiasmo, siamo accerchiati da demagoghi che hanno scambiato la democrazia per un'investitura delle piazze urlanti, e giustificano ogni loro passo di gambero verso sistemi illiberali con la sacra volontà delle masse o, come si dice oggi, degli italiani.

La sacra volontà

MATTIA FELTRI

marpione
Food & Cocktail

Ge - Via Cesarea 45 r
Tel. 010/0897679
Aperto 7 giorni su 7
pranzo, aperitivo, cena

Benucci
Gruppo immobiliare
Compravendite
Locazioni Perizie
Via Pisacane, 98r
16129 Genova
Tel. 010/581967

Benucci
dal 1969

Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami

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

€ 2,50* in Italia — Mercoledì 30 Ottobre 2019 — Anno 155°, Numero 299 — ilsol24ore.com

* solo per gli acquirenti edicola e fino ad esaurimento copie: la vendita abbassata obbligatoria con il Fisco de il Sole 24 Ore (il Sole 24 Ore e L'Espresso) Fisco e L'Espresso

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 4/b) art. 1, c. 1, D.C. 100/2003



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 22680,74 -0,07% | SPREAD BUND 10Y 144,40 +1,60 | €/S 1,1095 +0,07% | BRENT DTD 60,74 +1,00% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 30-33

Auto, Fca e Peugeot trattano una fusione da oltre 40 miliardi

INDUSTRIA

Il Wall Street Journal rivela il negoziato: tra le opzioni una fusione tra uguali

Tavares sarebbe il ceo. John Elkann il presidente. Oggi cda straordinario di Psa

I mercati credono all'intesa: a Wall Street balza di oltre il 7% il titolo italo-americano

Edizione chiusa in redazione alle 22

Fca potrebbe passare da un alleato francese all'altro: tramontato l'asse con Renault, il gruppo italo-americano è in trattativa con Psa group (marchi Peugeot, Citroën e Opel) per una possibile fusione. La notizia è stata rilanciata dal Wall Street Journal: l'alleanza tra i due gruppi creerebbe un colosso automobilistico del valore di oltre 40 miliardi. Tra le opzioni spicca una fusione tra uguali: l'ad di Psa, Carlo Tavares, sarebbe il Ceo della nuova azienda mentre il presidente di Fca, John Elkann, ne diventerebbe il presidente. Oggi cda straordinario di Psa. A Wall Street il titolo Fca dopo l'annuncio è balzato di oltre il 7%.

Anniechiarico, Cianfrone, Mangano e Galvani — a pag. 5

L'ANALISI

TENTATIVO DI RISPOSTA EUROPEA

di Paolo Bracco

L'industria dell'auto è un elefante imponente, ma sempre più debole e disorientato. La necessità del consolidamento sta diventando ogni giorno più stringente, se non sufficiente. — Continua a pag. 5

Allarme Ocse: investimenti esteri frenati dalla guerra dei dazi (-20%)

CRESCITA GLOBALE

Licia Mattioli (Confindustria): servono tavoli anti crisi con enti locali e imprese

Gli investimenti diretti esteri sono in frenata: nel primo semestre 2019 gli "ide" globali sono diminuiti del 20% rispetto alla seconda metà 2018 a quota 572 miliardi di dollari. L'allarme arriva dall'Ocse che denuncia gli effetti innescati dalle guerre dei dazi. Dna-

ca la contrazione dei flussi verso gli Usa dalla Cina a meno di 1,1 miliardi (dal 16 di metà 2018). Anche in Italia contrazione dai 11 miliardi della seconda metà 2018 a 7 miliardi. La presenza straniera è strategica per le Pmi italiane con cui sono legate da rapporti di filiera: lo ha ricordato Licia Mattioli, vicepresidente di Confindustria per l'intervento di qualificazione, che rilancia "tavoli" di confronto in ciascuna regione, a cui far sedere le multinazionali e le autorità locali.

Di Donfrancesco e Cavestri — alle pagine 2-3

L'ANALISI

UNA GELATA SUL MONDO

di Giorgio Barba Navarretti

Unottocento con le cifre della più alta disoccupazione. Questo è lo scenario degli investimenti diretti esteri (ide) registrati nel rapporto Ocse Fdi in Figures appena uscito. — Continua a pagina 2

Manovra, restano plastic e sugar tax

LEGGE DI BILANCIO

Prima intesa, nel vertice di governo post-Umbria, sul Ddl di bilancio, atteso sabato al Senato. La cedolare affitti resta al 10%, più fondi a Industria 4.0 (ma sugli incentivi non c'è chiarezza), restano plastic e sugar tax. Nelle bozze clausola congelata spesa da 1 miliardo. — Servizio a pagina 6

FISCO / 1

Cedolare sugli affitti ferma al 10%

Perrone e Rogari — a pag. 6

FISCO / 2

Imu-Tasi, ora arriva la local tax

— a pag. 6

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

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

Domani con Il Sole
Mutui e prestiti, come risparmiare quando i tassi sono a zero

— a 0,50 euro più il quotidiano


Rapporto Nordest
Mafia, oltre 660 aziende collegate a organizzazioni criminali

— Venerdì nelle edicole di Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Trentino Alto Adige

board

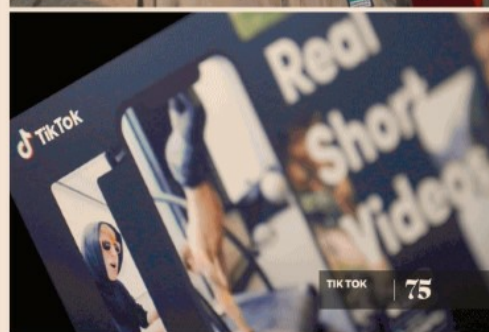
A single platform for all business needs. And yours too.

www.board.com

MERCATI. ANNUNCIATE QUOTAZIONI MILIARDARIE



SAUDI ARAMCO 1.500



Petroli e video sul mercato. Il valore stimato (in miliardi di dollari) dagli investitori dei due gruppi pronti per la Borsa

Saudi Aramco e Tik Tok, due Ipo stellari

— Servizi a pagina 15

Aim, i Nomad finiscono sotto tiro

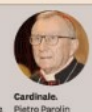
DOPO IL CASO BIO-ON

Dopo il caso Bio-on, sul mercato per le Pmi i riflettori si accendono sui Nomad, nominati advisor, che accompagnano le Ipo delle società e le supportano nel dopo-listing. Le regole Aim non sono chiare sugli obblighi del Nomad dopo l'Ipo, "baco" a cui la Borsa deve porre rimedio. *D'Angerio* — a pag. 12

SCONTRO PAROLIN-BECCHIU

Guerra in Vaticano sull'immobile acquistato a Londra

Carlo Marretti — a pag. 12



Cardinale. Pietro Parolin

Batterie al litio, affare da 250 miliardi

ITALIA IN PRIMA FILA

È un business che, a partire dal 2025, varrà 250 miliardi di euro l'anno. Lo dice l'Istituto Europeo di Innovazione e tecnologia. Un business dominato dai big asiatici, e dal quale gli europei oggi sono esclusi, è quello delle celle per le batterie agli ioni di litio

in cui accumulare energia rinnovabile e destinate soprattutto all'auto elettrica. La Ue, con il progetto «Battery 2030» ha così varato la sua strategia di ricerca e sviluppo. Obiettivo: superare l'Asia in innovazione e sostenibilità. Un ruolo importante nel progetto spetta al Politecnico di Torino, con la professoressa Silvia Bodoardo. *Laura Cavestri* — a pag. 8

SIDERURGIA

Liberty steel rilancia la sfida dell'acciaio a zero emissioni

Matteo Meneghelli — a pag. 10

PANORAMA

IL DIVORZIO DALLA UE Londra voterà il 12 dicembre in attesa di Brexit

Regno Unito al voto anticipato. Il leader laburista Corbyn ha accolto la richiesta del premier Boris Johnson, e il Parlamento ha dato il proprio assenso. Data fissata il 12 dicembre. Esclusa la possibilità di far votare i cittadini europei residenti. La Ue ha formalizzato la proroga (al 31 gennaio) per la Brexit. — a pagina 18

ENERGIA

A2A investe 500 milioni per centrale a Monfalcone

A2A spenderà mezzo miliardo per chiudere la centrale a carbone di Monfalcone, sulla costa goriziana, e per sostituirla con una compatta ed efficiente centrale a metano. Nei prossimi giorni l'avvio della procedura autorizzativa. — a pagina 9



INFRASTRUTTURE Consorzio con Fs vince la gestione dell'Alta velocità in Thailandia

Giorgio Santilli — a pag. 11

BANCHE

La Cina autorizza Intesa al wealth management

Il gruppo Intesa Sanpaolo è la prima banca italiana a ottenere dalla Cina la licenza per entrare direttamente nel settore del wealth management. Si occuperà della distribuzione di prodotti finanziari a clientela primaria e a istituzioni. — a pagina 15

MAXI MULTE

Sui monopattini elettrici le regole dei ciclomotori

I monopattini elettrici sono equiparati a ciclomotori e quindi devono avere copertura assicurativa a terza, mentre il conducente deve essere fornito di patente e indossare il casco. È questo il motivo delle maxi multe comminate a Torino. — a pagina 25

Il lavoro



Smart working: crescita ancora lenta, mancano all'appello Pmi e Pa

Cristina Casadei — a pag. 38



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 30 ottobre 2019
Anno LXXV - Numero 299 - € 1,20
San Germano

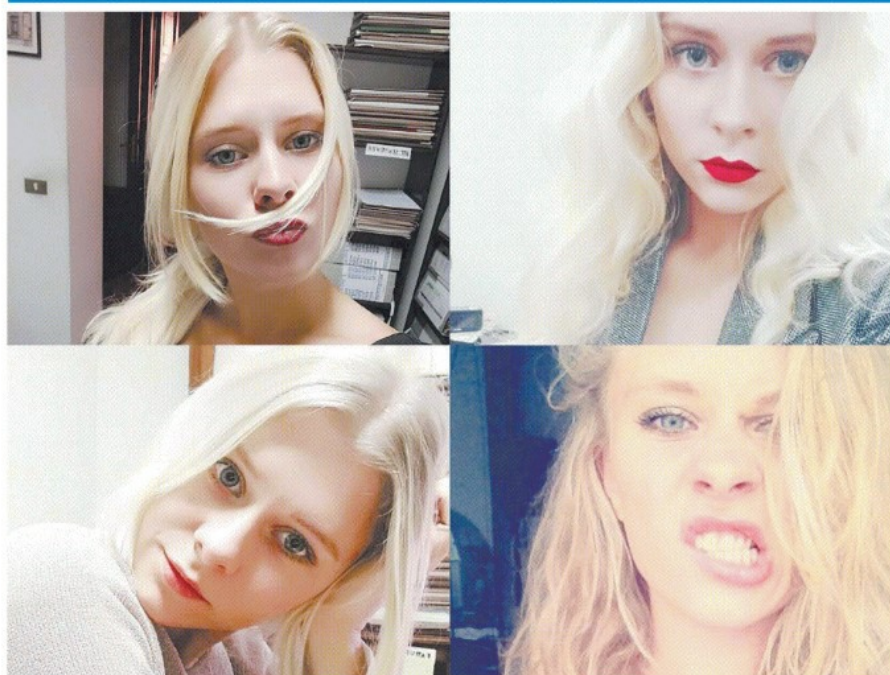
Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 396 tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6900

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

E GRILLO LI VUOLE BUTTARE VIA?

L'ITALIA SALVATA DAI NONNI

Il Censis rivela: sono stati gli anziani a tirare i consumi più di tutti gli altri, con effetti sul Pil. Hanno pensioni bassine, ma vogliono godersi la vita. Spendono per viaggi, cultura e balli



Beppe Grillo vorrebbe togliere loro il diritto di voto ma gli anziani d'Italia rappresentano un autentico patrimonio. E non solo perché sono una stampella di welfare per i loro figli. Ma anche perché sono ricchi e spendono. Molto di più di quello che fanno i loro discendenti.

Cateri a pagina 3

Il Tempo di Oshø

Ideona dei renziani
Carta d'identità
per andare sul web



Antonelli a pagina 10

Arriva la stangata
su fumo e fortuna

Stop all'aumento della cedolare
Nessuna pietà su sigarette e lotterie

a pagina 6

Angelo o demone? Le verità di Anastasiya

La fidanzata di Luca si professa vittima. Ma gli inquirenti non le credono

Caos trasporti
Treni e scale ko
Pendolari furiosi

Giornata di disagi
per metropolitana
e ferrovia Roma nord
Rotti pure gli ascensori

alle pagine 14 e 15

Civitavecchia
Massacra l'amante
e poi si toglie la vita

La donna non voleva
separarsi dal marito
Dopo l'aggressione
lui si lancia dal viadotto

Del Baldo a pagina 23

Il giallo della Caffarella ruota sempre più intorno alla versione di Anastasiya, la fidanzata di Luca Sacchi. La ragazza si proclama vittima, ma gli inquirenti sospettano che possa avere un ruolo nella vicenda. Per questo motivo, sono stati disposti ulteriori accertamenti sulla Smart bianca a noleggio usata dal due sospettati dell'omicidio alla ricerca di impronte o altre tracce della ragazza.

Ossino e Parboni a pagina 17

Nove arresti

Colpi in banche e gioiellerie
Presa la «banda del buco»

a pagina 16

Dopo la batosta umbra

Grillini da soli in Emilia
Il centrodestra ringrazia

Zappitelli a pagina 8

TESSUTI ARREDO ROMA



P.zza SAN SATURNINO 1 (P.zza VERBANO)

Il diario

di Maurizio Costanzo



È incredibile quanto è stato scoperto in una provincia olandese. Alcune persone, un adulto e sei ragazzi fra i sedici e i venticinque anni, hanno vissuto nove anni in una cantina aspettando la fine del mondo, terrorizzati per l'evento che consideravano prossimo. È una storia incredibile che conferma quanto possiamo essere fragili in situazioni particolari. Ci raccontiamo un futuro terrificante, vediamo nemici ovunque e ci sottoponiamo a stress e a rinunce indicibili. Qualche grande psichiatra, forse, ha spiegato perché può accadere. D'altra parte, per vivere ansie e paure, non c'è bisogno di rifugiarsi in un condominio si possono vivere analoghe situazioni.

IL CAMBIO DI STAGIONE
RICHIEDE PIÙ ENERGIA?



SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA,
L'ENERGIA RESTA!

Con SUSTENIUM PLUS, la tua energia resta alta tutto l'anno. SUSTENIUM PLUS è la tua energia.

Mercoledì 30 Ottobre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 256 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Giornale indicizzato con Marketing (oggi Italia Oggi) € 7,20 - Marketing (oggi) € 6,90

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



GB SOFTWARE
SOFTWARE
CONTABILI E FISCALI

NATI DA UNO STUDIO
COMMERCIALE

RAPPORTO DIRETTO
SENZA AGENTI

www.gbsoftware.it
06-97626328

Velardi: la catastrofe ci sarebbe se il Pd perdesse l'Emilia. Renzi non può più stare a guardare

Alessandra Ricciardi a pag. 7

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

INTEGRATO

GESTIONALE
PER LO STUDIO

TUTTO INCLUSO
da 96 €/mese

www.softwareintegrato.it
06-97626328

è un prodotto **GB SOFTWARE**

DECRETO FISCALE

Acconti ridotti. Ma al 50% per i soggetti Isa e al 60% per gli altri

Mandolosi a pag. 31

Manovra 2020 in retromarcia

La cedolare secca sugli affitti a canone concordato resta al 10% e diventa permanente. Blindata anche il regime dei forfettari fino a 65 mila euro

SRL E CASSAZIONE

Mancati versamenti fiscali, chi amministra paga le sanzioni

Ferraro a pag. 32

La cedolare secca sugli affitti a canone concordato resterà al 10%. E la misura sarà strutturale, dunque permanente. Mentre si lavora per trovare la copertura per mantenere il regime fiscale agevolato sui redditi fino a 65 mila euro. Questo quanto emerso ieri dal vertice di maggioranza sulla manovra 2020. Per le relative coperture si guarda al settore dei giochi, secondo Luigi Marattin, di Italia Viva. Ddl Bilancio pronto in un paio di giorni.

Galli a pag. 33

MANGIA IL RINNOVAMENTO

Il Pd preferisce chiudersi a riccio in difesa dei suoi soliti

Casparro a pag. 4

Ipotesi allo studio: quota 100 sarebbe eliminata per aumentare il cuneo fiscale



Il superamento di quota 100: misura di per sé sperimentale e limitata nel tempo, è la vera questione del «Conte 2» nella grande partita della legge di Bilancio 2020: la «prima» finanziaria giallo-rossa. Altro che sterilizzazione delle misure di salvaguardia, la vera questione del Governo è il gruzzolo di quota 100: se stornata, queste risorse potrebbero permettere al Governo di evitare ogni aumento di tasse e di smontare sul nascere una già battente campagna contro il «Governo delle tasse». Non solo. Parte delle risorse di quota 100 fornirebbero l'occasione per una «flat tax in salsa giallo-rossa», ossia un abbattimento «serio» del cuneo fiscale per i lavoratori ma anche per le imprese.

Marchetti a pag. 7

PRIMO POLO IN ITALIA

L'export di oro da Arezzo è cresciuto dell'11,4%

Merli a pag. 6

TUTTI A SCALARE

Folle di turisti danarosi stanno intasando l'Everest

a pag. 12

AGENZIA DELLE ENTRATE

Irregolarità Iva, arrivano le lettere di compliance

a pag. 33

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Manovra 2020 - Il decreto fiscale collegato, con la relazione

E-fattura - Le risposte a interpello dell'Agenzia delle entrate

IO ONLINE Srl - La sentenza sulle responsabilità fiscali dell'amministratore

Magistrati e professionisti ostili alla richiesta di attribuzione delle controversie in materia tributaria

Tutti contro la Corte dei conti

Magistrati e professionisti contro l'attribuzione alla Corte dei conti delle controversie in materia di giurisdizione tributaria. Le associazioni interessate hanno risposto compatte alla risoluzione approvata dal consiglio di presidenza della Corte dei conti, con cui veniva avanzata la richiesta di «concentrare in una stessa magistratura la salvaguardia degli interessi dell'orario e del fisco, con l'attribuzione della giurisdizione tributaria al plesso giurisdizionale».

Dumini a pag. 31

MANAGER DELLE VACCHE

Un capostalla arriva a guadagnare anche 5 mila euro al mese

Settefanti a pag. 25

DIRITTO & ROVESCIO

Lilli Gruber, conduttrice, su La7, del talk show Otto e mezzo ha pubblicato un libro dal titolo aggressivo: «L'82 perino il punto esclamativo, che Dino Buzzati avrebbe tagliato insieme al dito di chi avesse voluto utilizzarlo» oltre che un blocco di lettere tutte in maiuscolo che non si utilizzano più nemmeno nei giornali scolastici. Il titolo è questo: Il potere delle donne contro la politica del testosterone. BASTA! Si capisce che è un'invettiva contro i maschi che bloccherebbero l'ascesa professionale delle donne. A dimostrazione che il sistema non è bloccato è il successo della Gruber che, a questo punto, potrebbe contribuire a imporre le donne politiche se invitasse al suo salotto, ogni volta, le donne come metà più uno degli ospiti. Sinora invece questi ultimi sono quasi tutti maschi. Insomma almeno dalla Gruber (soprattutto dopo questo suo ultimo libro) ci si aspetterebbe un po' di sano femminismo. Dipende solo da lei se farlo o no. Dai Lilli, non continuare a fare la maschilista.

IL PRIMO PAESE HA 66 MLN DI ABITANTI E L'ALTRO 327 MLN

Le transazioni a Londra sono più di quelle a Wall Street



La borsa di Londra

Il Regno Unito conta solo 66 milioni di abitanti, gli Stati Uniti 327 milioni, ma il volume delle transazioni alla Borsa di Londra supera, di poco, quello di Wall Street. Il motivo? Il sistema giudiziario, ininterrotto, che fucina meno degli altri negli affari e nelle aziende. Nel Regno Unito la nomina dei magistrati è governativa. E poi è dal tempo delle crociate che la Gran Bretagna vive di commercio specie con l'Africa e con il Medio e Lontano Oriente. Per non parlar del petrolio. Tutte cose dove senza tangenti non si lavora. Il nero è vitale, le scale del Censile lo sanno. Infine la burocrazia: è quattro volte più veloce di quella italiana. E costa meno della metà. Per le tasse si spende circa il 20% meno che in Italia.

Motta a pag. 10

EDITORIA

Per Martella l'intervento pubblico aiuta il pluralismo

Cipriani a pag. 17

NUOVI TREND

Il lusso si affitterà sempre più online

Sottolero a pag. 15

MEDIA

Radio Rds, nel 2019 punta oltre i 60 mln di ricavi

Piazzotta a pag. 16

INTEGRATO

Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...

è un prodotto **GB SOFTWARE**

SOFTWARE PER COMMERCIALISTI

Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.

da 96 €/mese

SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328

Oggi a € 1,50
Robinson è in edicola a € 0,50 in più



Mercoledì
30 ottobre 2019
Anno 44 - N° 257

la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

L'editoriale

Non sprecare una sconfitta

di Carlo Verdelli

Possiamo archiviare il voto umbro avvolgendolo in un fiume sconclusionato di parole, andare avanti come se il risultato fragoroso di una piccola regione non possa incidere più che tanto sui destini di un grande Paese e di un governo a media gittata. Possiamo fingere che il fatto che la destra controlli ormai 12 regioni su 20 sia una realtà indiscutibile ma tutto sommato gestibile. Possiamo rimandare ragionamenti più articolati alla prossima volta, le Regionali in Emilia Romagna, inizio 2020, quelle sì che contano e conterranno. E fino ad allora tirare a campare, senza elaborare i tanti perché di una sconfitta troppo cocente, con una maggioranza che sopravvive senza entusiasmi né uno straccio di visione comune, con in più la complicazione di una scissione nella parte minore dello schieramento che promette di aumentare gli ostacoli su un percorso già accidentato. Possiamo fare tutte queste cose insieme, ingannarci vicendevolmente, appellarci al primo comandamento del Conte bis: tutto tranne Salvini. Il problema, come dimostra anche l'esito elettorale di domenica, è che il presupposto su cui a settembre è stato concepito quello che impropriamente viene definito esecutivo "giallo-rosso" (dove non si capisce, almeno finora, dove stia il rosso) sta producendo l'effetto contrario a quello per cui è stato un po' forzatamente incubato. Non solo l'infaticabile leader leghista si è ridestato dalla sbornia del *Papeete* e ha riaccessato la sua poderosa macchina elettorale, ma si candida a pieno titolo a riprendersi con gli interessi quello che lo scorso agosto aveva incautamente lasciato. **continua a pagina 39**

AVVISO AL GOVERNO

Fate pace o si vota

Preoccupazione del Quirinale, escluse altre soluzioni e rinvii per il referendum sul taglio dei parlamentari
Conte: riforma di Irpef e Iva per durare tre anni. Ma nel Pd crescono i dubbi sull'alleanza con i 5S

Migranti, Italia verso la resa sul patto con la Libia. Tripoli alza muro anti-Ong

Il testo della manovra

**Cedolare secca al 10%
Aumentano le tasse
su sigarette e lotterie**

di Roberto Petrini
a pagina 10

Se cade il governo si va al voto. Per il Quirinale non sono possibili «formule politiche ulteriori». Niente governi tecnici né rinvii per il referendum sul taglio dei parlamentari. Il premier Conte rilancia la nuova Irpef, mentre il M5S va verso il no all'alleanza con il Pd in Emilia.
di Casadio, Ciriaco, De Marchis
Egidio, Foschini, Pucciarelli
Vecchio e Ziniti a pagina 2 a 8

Il commento

**Memorandum
per Zingaretti**

di Gad Lerner

Sabato prossimo, 2 novembre, scatterà la proroga automatica del Memorandum d'intesa fra Italia e Libia sul contrasto all'immigrazione illegale stipulato da Gentiloni e Minniti nel 2017. Esso si intende «tacitamente rinnovato» per tre anni, «salvo notifica per iscritto di una delle due parti contraenti». **a pagina 38**

Le fiamme non si fermano, a rischio il Museo Getty



▲ L'incendio il Kinkadee fire, scoppiato da una settimana nella zona di Sonoma, a nord di San Francisco

California, l'apocalisse di fuoco

di Anna Lombardi a pagina 13

8 pagine da conservare

**"I racconti
di domani"**
Ultima puntata
E Dylan Dog
sposa Groucho



Al via "Lucca Comics"
con un albo a sorpresa
Il protagonista all'altare
con il suo assistente

di Luca Valtorta

«Questa è una di quelle cose che fanno di Dylan Dog Dylan Dog». Così Tiziano Sclavi, il creatore dell'Indagatore dell'incubo. «Ho incaricato Roberto Recchioni di portarlo nel presente e adesso finalmente è avvenuto». Dylan va all'altare con il suo assistente Groucho: «Un matrimonio d'amore», spiega Recchioni. **a pagina 22**

EGIDIO IVETIC
**STORIA
DELL'ADRIATICO**

Un mare
e la sua civiltà



il Mulino

Si tratta la fusione

**Fca e Peugeot
nuove prove
di matrimonio**

di Paolo Griseri

Ritorno a Roissy. Ancora una volta gli emissari di Fca hanno fatto la spola con l'aeroporto di Parigi per tessere le fila di una fusione. Ma al centro della trattativa, invece di Renault, ci sono i cugini di Peugeot. A Torino tutti tacciono in modo tanto ostinato quanto sospetto. **a pagina 32**

Sommario

Mondo

13 Brexit, Corbyn dice sì
Elezioni anticipate
prima di Natale
di Antonello Guerrera



Cronaca

21 Un giorno con il prete
errante: "Ho cinque
chiese e 5 mila anime"
di Maurizio Crosetti

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con DVD
Rocco Schiavone
€ 11,40

NZ

Tuttoscienze La creatività del futuro tra robot e Intelligenza Artificiale
NOEMI PENNA - P. 29

Zecchino d'Oro In tv il miracolo del piccolo coro dell'Antoniano
MICHELA TAMBUKURINO - P. 27



Calcio L'Inter passa a Brescia La Juve con CR7 aspetta il Genoa
CONDIO, GARANZINI E ODDENINO - PP. 34-35



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 30 OTTOBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N. 297 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCG-TO II www.lastampa.it

GNN

L'INTESA SULLA MANOVRA A PALAZZO CHIGI: AFFITTI, CEDOLARE SECCA AL 10%, TASSE SULLE VINCITE AI GIOCHI AL 15%

I grillini processano Di Maio

“Via lo statuto che l'ha reso intoccabile”. Silenzio di Grillo. Parla Orlando: basta ultimatum o si vota

L'ANALISI

LA PRECARIA RIPARTENZA DEL GOVERNO

MARCELLO SORGI

Dichiarata morta da Di Maio dopo la sconfitta in Umbria, l'alleanza giallo-rossa è rinata all'improvviso in serata in un vertice di maggioranza in cui i quattro partiti che sostengono Conte hanno rinnovato il loro patto. D'altra parte il capopolitico grillino è al centro di una contestazione mai vista dei suoi gruppi parlamentari, che punta a disancorarlo o almeno a ottenere una regola, che al momento non c'è, per rendere contendibile la leadership del Movimento. Ma al momento anche questa turbolenza è destinata a rafforzare il governo.

CONTINUA A PAGINA 23

Di Maio finisce sotto processo nel Movimento Cinque Stelle e spunta l'idea di «cambiare lo statuto che l'ha reso intoccabile». Il vicesegretario vicario del Pd, Orlando, in un'intervista a «La Stampa», dice basta ai continui ultimatum: «Logorano il governo e il nostro partito. Se va avanti così, è meglio votare». L'esecutivo trova l'intesa sulla legge di bilancio: la cedolare secca sugli affitti torna al 10 per cento e avanza l'ipotesi di portare dal 12 al 15 per cento le tasse sulle vincite ai giochi. BARONI, BERTINI, BONINI, CAPURSO E LOMBARDO - PP. 2-3 ET

EDITORIA S.O., RISORSE DALLA WEB TAX

Il piano di Martella “Incentivi per i media su digitale e giovani”

FLAVIA AMARILE - P. 18

Renzo Piano: ecco la mia casa per l'arte che nascerà a due passi dal Cremlino



Renzo Piano al cantiere del centro culturale nel cuore di Mosca. PLEBE - PP. 24-25

INDISCREZIONE DAGLI USA: PUÒ VALERE 45 MILIARDI DI EURO

“Peugeot-Fca, trattativa per il colosso dell'auto”

Tornano le voci di un matrimonio per Fiat Chrysler Automobiles. Ancora in Francia. Questa volta il possibile partner è Peugeot-Citroen (Psa). A ipotizzare una fusione, dalla quale potrebbe nascere un gigante automobilistico da 50 miliardi di dollari (circa 45 miliardi di euro), è il Wall Street Journal. Secondo il quotidiano americano la trattativa è in corso e la fusione non è l'unica opzione sul tappeto. L'amministratore delegato di Peugeot, Carlos Tavares, diventerebbe ceo della nuova società, mentre il presidente di Fca, John Elkann, manterrebbe la carica attuale.

MASTROLILLI E TROPEANO - PP. 8-9

LA CORSA AL MERCATO ASIATICO

TEODORO CHIARELLI

«Con loro i pianeti potrebbero essere allineati». Così Robert Peugeot, leader della famiglia azionista dell'omonimo gruppo, lo scorso marzo, quando si diffusero le prime voci di trattative fra i francesi e Fiat Chrysler Automobiles.

CONTINUA A PAGINA 9

STAMPA PLUS ST+

INTERVISTA

SFORZA E IL COMMENTO DI STEFANINI

Il premier macedone “L'errore di Macron è tenerci fuori dall'Ue”
P. 13



IL CASO

NADIA FERRIGO

Giungla monopattini A Torino le prime multe da oltre mille euro
P. 15



LE STORIE

ROBERTO MAGGIO

A Vercelli itinerario fra delitti irrisolti come quelli di Maigret
P. 28

FRANCESCO FALCONE

Bruzolo, il mulino della Val Susa torna a macinare
P. 26



BUONGIORNO

Un meraviglioso Meridiano Mondadori celebra i cent'anni della nascita di Gustaw Herling. Questo formidabile scrittore polacco, vissuto a lungo in Italia dove sposò la figlia di Benedetto Croce, avrebbe potuto dire qualcosa della furia con cui a sinistra è stata accolta la risoluzione del Parlamento europeo che ha equiparato nazismo e comunismo. Lui, del resto, finì nel gulag per mano dei comunisti di Stalin poiché combatteva i nazisti di Hitler, invasori della Polonia al tempo in cui gli uni erano alleati degli altri. La risposta alla domanda - che avrebbe detto dell'equiparazione - si desume spesso nelle milleseicento e passa pagine del Meridiano. Herling ricorda, per esempio, una seduta parlamentare del 1925 nella quale Antonio Gramsci denunciava concitato le violenze fasciste, e ricorda la replica di Benito Mussolini: e voi comunisti, non usate violenza in Russia? Esiste una violenza storica che ha con sé le masse, rispose Gramsci, e Mussolini lo liquidò: appunto, e qui in Italia le masse sono con noi. Poi Gramsci fu vittima della violenza legittimata dalla massa fascista come altrove suoi simili furono vittime della violenza legittimata da masse comuniste, e questa è la sintesi spietata del Novecento, e sarebbe ora di chiuderla lì. Se non fosse che il Novecento non finisce e di nuovo oggi, e nel vasto entusiasmo, siamo accerchiati da demagoghi che hanno scambiato la democrazia per un'investitura delle piazze urlanti, e giustificano ogni loro passo di gambero verso sistemi illiberali con la sacra volontà delle masse o, come si dice oggi, degli italiani.

La sacra volontà

MATTIA FELTRI

Maigret, e ricorda la replica di Benito Mussolini: e voi comunisti, non usate violenza in Russia? Esiste una violenza storica che ha con sé le masse, rispose Gramsci, e Mussolini lo liquidò: appunto, e qui in Italia le masse sono con noi. Poi Gramsci fu vittima della violenza legittimata dalla massa fascista come altrove suoi simili furono vittime della violenza legittimata da masse comuniste, e questa è la sintesi spietata del Novecento, e sarebbe ora di chiuderla lì. Se non fosse che il Novecento non finisce e di nuovo oggi, e nel vasto entusiasmo, siamo accerchiati da demagoghi che hanno scambiato la democrazia per un'investitura delle piazze urlanti, e giustificano ogni loro passo di gambero verso sistemi illiberali con la sacra volontà delle masse o, come si dice oggi, degli italiani.



IN EDICOLA CON

COLLECTING Art

Oltre 300 artisti

Disponibile su www.classabbonamenti.com/collecting-art

Altagamma, il lusso avvia la rivoluzione sostenibile

Le nuove tendenze emerse dal forum Next Design Perspectives Cimoto e Gibellino in MF Fashion

Un'immagine Altagamma

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Lobbying, Google raddoppia le spese in Ue

In forte crescita anche gli investimenti di Facebook e Amazon

Capponi a pagina 13

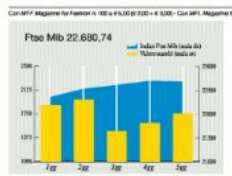
Anno XXXI n. 214
Mercoledì 30 Ottobre 2019
€2,00 *Classedtori*

IN EDICOLA

Gentleman

IL FRUTTO DELLA CREATIVITÀ

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN



BORSA -0,07% 1€ = \$1,1095

BORSE ESTERE	Indice	Var.
Dow Jones	27.099	▲
Nasdaq	8.277	▲
Tokyo	22.874	▲
Frankfurt	12.840	▲
Zurigo	12.898	▲
London	7.306	▲
Parigi	5.740	▲
EURO STOXX 50	3.041,8	▲
Nikkei 225	22.874	▲

VALUTE-RENDIMENTI

Valuta	Rendimento
Euro-Dollaro	1,1095
Euro-Sterlina	0,8932

FOCUS OGGI

Totti testimonial di Portobello. E anche socio

L'ex campione romanista ha finito di girare la campagna di spot della società quotata all'Aim. E ne è diventato azionista

Testi a pagina 13

IL ROMPISPREAD

L'alleanza Pd-Cinquestelle, ovvero: quando il proverbio «Meglio soli che male accompagnati» vale per tutti e due

RISIKO AUTO DOPO LO STOP ALLE TRATTATIVE CON RENAULT IL LINGOTTO APRE UN NUOVO TAVOLO A PARIGI

Fca prova anche con Peugeot

Si lavora all'ipotesi di una fusione tra pari con Elkann presidente e Tavares (ceo Psa) alla guida operativa. Il titolo della casa italo-americana vola a Wall Street. Il problema degli esuberanti in Italia

(Mondellini a pagina 3)

NELLA SAGA SULLA CITY SPUNTA ORA EURONEXT, CHE STAREBBE PREPARANDO UN'OFFERTA PER RILEVARE BORSA SPA

I francesi vogliono tutta Piazza Affari

Il gruppo mira a gestire Aim, Star e Mts. La proprietà europea smonta il pericolo golden share

(Dal Maso a pagina 2)

LA EX SGA

Amco fissa il prezzo per 10 miliardi di npl Mps

(Gualtieri a pagina 6)

BCE

Via al tiering per alleggerire i tassi negativi sulle banche

(Ninfolo a pagina 2)

MARGINI IN CALO

Pirelli vuole tagliare i costi e fa slittare il business plan

(Follis a pagina 14)

IMMOBILIARE

Mediobanca in campo per il futuro di Abitare In

(Montanari a pagina 7)

LA TUA ENERGIA TI GUIDA VERSO UN MONDO PIÙ SOSTENIBILE?

SCEGLI DI PERCORRERE LA STRADA DEL CAMBIAMENTO, CREANDO IN CHI STA PORTANDO L'ENERGIA DELL'INNOVAZIONE NELLE CASE.

Ogni giorno puoi contare su servizi e prodotti sempre più innovativi per ridurre i consumi nella tua casa. Grazie alle ultime tecnologie di intelligenza artificiale, smart home e stoccaggio, sviluppate da Enel X, puoi gestire la tua energia in modo ancora più semplice e consapevole.

What's your power?

enel

Segui @EnelGroupit su [Facebook](https://www.facebook.com/EnelGroupit), [Instagram](https://www.instagram.com/EnelGroupit), [LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/enel), [TikTok](https://www.tiktok.com/@enel)

[enel.com](https://www.enel.com)

Porti italiani all' incontro internazionale sui port centre

GAM EDITORI

29 ottobre 2019 - Nei giorni scorsi una delegazione dei porti italiani ha partecipato ad una delle più importanti iniziative internazionali in tema di relazione porto-città che si è tenuta nel porto di Bilbao. Si tratta del Port Centre Network, una rete di porti internazionali che, attraverso l'Associazione Internazionale Porti-città (AIVP), si incontra una volta all'anno per discutere di possibili azioni che riguardano la sostenibilità sociale e ambientale. Grazie all'accordo istituzionale tra AIVP e **Assoporti**, nel corso degli anni sono aumentati i porti che vogliono approfondire, con gli sforzi del proprio personale, tutte le criticità e soluzioni possibili connesse a questo tema. I presenti, tutti tecnici che operano nei porti, nelle città portuali e nelle università delle città portuali, hanno potuto approfondire i contenuti dell'agenda 2030 che la stessa AIVP ha lanciato nel mese di giugno 2018, prendendo spunto da quella adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 sugli obiettivi di sviluppo sostenibile. Presenti partecipanti dei porti italiani che stanno lavorando molto sul tema dei port centre, provenienti dalla Liguria, Toscana, Campania, oltre a Venezia presente anche in relazione al progetto Interreg "REMEMBER" che coinvolge anche Trieste, Ravenna e Ancona e che si pone l'obiettivo di valorizzare l'eredità culturale di 8 porti marittimi adriatici italiani e croati. **"Assoporti"** sta lavorando molto su questo tema e ci proponiamo a breve di creare un gruppo di lavoro composto dalle AdSP, per portare un contributo ancora più importante sia sui nostri territori che nei tavoli internazionali. Sono molto soddisfatto del fatto che la delegazione italiana è stata la più numerosa in questo contesto che è tradizionalmente ristretto", ha commentato il Presidente di **Assoporti** Daniele Rossi, "Le AdSP hanno ben compreso l'importanza dell'integrazione sociale e del rapporto porto-città. I porti hanno specificità e peculiarità differenti e l'Associazione rappresenta il posto migliore per poterle affrontare."



Il Piccolo

Trieste

la protesta degli autotrasportatori

Oltre duecento camion minacciano il blocco delle attività portuali

Confartigianato e Fai-Fvg contestano le mancate migliorie che l' Authority avrebbe dovuto apportare ai varchi doganali

Massimo Greco «Facciamo molta fatica a tenere a freno la rabbia dei nostri autotrasportatori, se dall' **Autorità** non arriverà al più presto un segnale concreto di attenzione». Le opinioni del segretario generale di Confartigianato Enrico Eva e del segretario della Fai-Fvg Giulio Zilio convergono: ieri l' altro, lunedì pomeriggio, è stato dichiarato lo stato di agitazione ed è stata informata la Prefettura. Ma il livello di tensione nella categoria è alto, al punto che sta diventando sempre più probabile un' azione dimostrativa con oltre 200 camion a bloccare il porto. La ragione della protesta è esattamente la stessa di un anno fa, perché - dicono le associazioni di settore - l' **Autorità portuale** non ha fatto quello che aveva garantito di fare. Il problema riguarda la lentezza delle operazioni ai varchi del porto, soprattutto al IV, quello dal quale si accede al Molo VII. Operazioni banali durano anche 35-40 minuti. Le pensiline - lamentano le categorie guidate da Zilio e da Rita Rapotez - sono antiquate, basterebbe sostituirle con un modesto intervento finanziario, l' **Autorità** aveva preparato un progetto con il consenso dell' Agenzia delle dogane, a luglio sembrava si potesse finalmente sostituire le vecchie strutture. Invece niente di niente, dichiarano Confartigianato e Fai. Il 6 dicembre dello scorso anno venne raggiunto un accordo per snellire andata/ritorno dallo scalo: cabina di controllo documenti, quattro corsie percorribili così da risolvere la caotica sovrapposizione tra camion italiani e turchi. L' intesa prevedeva che già a marzo 2019 le migliorie sarebbero state apportate, migliorando il transito dei mezzi pesanti. L' agreement tra **Autorità** e autotrasporto, mediato dal viceprefetto Enrico Roccatagliata, aveva evitato il blocco del porto che i camionisti volevano effettuare in concomitanza dell' arrivo della nave oceanica al terminal container. Poiché le cose stanno allo stesso punto di 11 mesi fa, l' autotrasporto, riunitosi in assemblea venerdì scorso, ha riacceso i motori della rabbia. E c' è una rilevante novità - dice Zilio - ovvero che all' insofferenza delle aziende italiane va sommandosi il nervosismo dei turchi. Ogni giorno vanno/vengono dai recinti di Punto franco nuovo 700 camion, 400 dei quali appartenenti alle imprese turche. Stavolta, vista la recidiva, la tensione è salita. Al punto che qualche operatore aveva proposto una manifestazione nelle vie del centro cittadino, con prevedibili conseguenze sul traffico urbano. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

TRIESTE CRONACA

Oltre duecento camion minacciano il blocco delle attività portuali

Confartigianato e Fai-Fvg contestano le mancate migliorie che l' Authority avrebbe dovuto apportare ai varchi doganali

Il ministero rassicura «Oggs non c'è rischio» Ma l'edicollo attacca

Il ministro dell'Interno, Marco Minniti, ha rassicurato i cittadini che non c'è rischio di un blocco del porto di Trieste. «Oggs non c'è rischio», ha detto Minniti, «ma l'edicollo attacca».

Il ministro dell'Interno, Marco Minniti, ha rassicurato i cittadini che non c'è rischio di un blocco del porto di Trieste. «Oggs non c'è rischio», ha detto Minniti, «ma l'edicollo attacca».

FREDDO IN CASA?

RIELLO RESIDENCE 25 KIS (NEW)

SOSTITUZIONE VELOCE CALDAIA

1.168€*

VECTA

TEL. 040 632.006

WWW.VECTA.IT

VIA CORONED 30A - TRIESTE

VIESMANN JUNKERS Vaillant BAXI

Porti: Dogane, favorire la digitalizzazione, intesa Trieste-Genova

Per accelerare ammodernamento tecnologico sistema

(ANSA) - **TRIESTE**, 29 OTT - Accelerare l'ammodernamento tecnologico del sistema doganale e portuale italiano. Questo l'obiettivo dei protocolli di intesa firmati con le Autorità di sistema portuale del Mare Ligure occidentale e del Mare Adriatico orientale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei principali scali dei due sistemi portuali. Si avvia quindi l'asse Tirreno-Adriatico. Lo annuncia in una nota l'Agenzia Dogane e Monopoli. Per il Mare Ligure occidentale gli interventi riguarderanno gli scali di Genova, Savona-Vado Ligure e Prà con interventi di digitalizzazione, tramite interoperabilità tra il sistema doganale e quello portuale, delle procedure di entrata/uscita e imbarco/sbarco delle merci per migliorare i processi doganali, ottimizzandone l'impatto sui processi logistico-portuali. A questi si affiancherà - precisa l'Agenzia - anche lo sviluppo di analisi avanzate sugli introiti derivanti dalle tasse portuali. Per il Mare Adriatico orientale, gli interventi graviteranno sul **porto di Trieste** e sul retroporto di Ferneti, per l'integrazione digitale tra le attività del **porto** e il sistema degli interporti e punti franchi sul territorio regionale. Obiettivo, tra l'altro - prosegue la nota - "il miglioramento delle procedure operative e la delocalizzazione dei controlli doganali per decongestionare il **porto** e la viabilità". A settembre, riferisce la nota, sono stati completati i sopralluoghi per le valutazioni di fattibilità dei progetti in tutti i porti; sono inoltre in fase di realizzazione gli interventi a Bari e Ancona con i quali sono stati sottoscritti i relativi accordi. E' in corso il dialogo con le Autorità di sistema portuale competenti sui porti di Venezia, Livorno, La Spezia, Catania e Augusta per la sottoscrizione dei relativi accordi. Entro il 2019 si avvieranno altri tre-quattro progetti mentre ulteriori - conclude l'Agenzia - partiranno nel 2020.



Informare

Trieste

Accordo Dogane - AdSP Ligure Occidentale e Adriatico Orientale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti

Attualmente hanno aderito al programma dell' Agenzia nove enti portuali per un totale di 12 porti. Le Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e del Mare Adriatico Orientale e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno firmato oggi protocolli per la digitalizzazione delle procedure doganali nei principali scali dei sistemi portuali amministrati dai due enti portuali. Per l' AdSP ligure, gli interventi previsti nel documento riguarderanno gli scali di Genova, Savona-Vado Ligure (a supporto dell' avvio operativo a breve del nuovo scalo) e Prà con interventi di digitalizzazione, tramite interoperabilità tra il sistema doganale e quello portuale, delle procedure di entrata/uscita e imbarco/sbarco delle merci al fine di migliorare i processi doganali, ottimizzandone l' impatto sui processi logistico-portuali. A questi si affiancherà anche lo sviluppo di analisi avanzate sugli introiti derivanti dalle tasse portuali nonché di ottimizzazione dei processi doganali nello scalo di Genova Sampierdarena. Per l' AdSP dell' Adriatico Orientale, gli interventi graviteranno sul **porto** di **Trieste** e sul retroporto di Ferneti, per la piena integrazione digitale tra le attività del **porto** e il sistema degli interporti e punti franchi sul territorio regionale. Obiettivo, tra l' altro, il miglioramento delle procedure operative e la delocalizzazione dei controlli doganali per decongestionare il **porto** e la viabilità circostante. I protocolli sottoscritti oggi si inquadrano nel progetto presentato lo scorso giugno dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti (del 18 giugno 2019). Attualmente hanno aderito al programma nove AdSP per un totale di 12 porti nazionali. Completati in settembre i sopralluoghi per le valutazioni di fattibilità dei progetti in tutti i porti, sono in realizzazione gli interventi nei porti di Bari e Ancona con i quali sono stati sottoscritti i relativi accordi. Inoltre è in corso il dialogo con le Autorità di Sistema Portuale competenti sui porti di Venezia, Livorno, La Spezia, Catania e Augusta per la sottoscrizione dei relativi accordi. Di prossimo avvio, entro il 2019 altri tre-quattro progetti, mentre un ulteriore insieme di progetti partirà nel 2020.

Accordo Dogane - AdSP Ligure Occidentale e Adriatico Orientale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti

Attualmente hanno aderito al programma dell' Agenzia nove enti portuali per un totale di 12 porti.

Le Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e del Mare Adriatico Orientale e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno firmato oggi protocolli per la digitalizzazione delle procedure doganali nei principali scali dei sistemi portuali amministrati dai due enti portuali.

Per l'AdSP ligure, gli interventi previsti nel documento riguarderanno gli scali di Genova, Savona-Vado Ligure (a supporto dell' avvio operativo a breve del nuovo scalo) e Prà con interventi di digitalizzazione, tramite interoperabilità tra il sistema doganale e quello portuale, delle procedure di entrata/uscita e imbarco/sbarco delle merci al fine di migliorare i processi doganali, ottimizzandone l' impatto sui processi logistico-portuali. A questi si affiancherà anche lo sviluppo di analisi avanzate sugli introiti derivanti dalle tasse portuali nonché di ottimizzazione dei processi doganali nello scalo di Genova Sampierdarena.

Per l'AdSP dell'Adriatico Orientale, gli interventi graviteranno sul porto di Trieste e sul retroporto di Ferneti, per la piena integrazione digitale tra le attività del porto e il sistema degli interporti e punti franchi sul territorio regionale. Obiettivo, tra l' altro, il miglioramento delle procedure operative e la delocalizzazione dei controlli doganali per decongestionare il porto e la viabilità circostante.

I protocolli sottoscritti oggi si inquadrano nel progetto presentato lo scorso giugno dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti (del 18 giugno 2019). Attualmente hanno aderito al programma nove AdSP per un totale di 12 porti nazionali. Completati in settembre i sopralluoghi per le valutazioni di fattibilità dei progetti in tutti i porti, sono in realizzazione gli interventi nei porti di Bari e Ancona con i quali sono stati sottoscritti i relativi accordi. Inoltre è in corso il dialogo con le Autorità di Sistema Portuale competenti sui porti di Venezia, Livorno, La Spezia, Catania e Augusta per la sottoscrizione dei relativi accordi. Di prossimo avvio, entro il 2019 altri tre-quattro progetti, mentre un ulteriore insieme di progetti partirà nel 2020.

Destinazione	Data di avvio	Data di partenza
di Stato (nazionale)	2019	2019

Il ministro: Grandi Navi, stop ad aprile

L'annuncio di De Micheli, che poi va vedere le aree di Marghera: «Il commissario per il Mose? La prossima settimana». A breve il protocollo fanghi e Fincantieri consegna la Carnival Panorama

Alberto Zorzi

VENEZIA «Ho chiesto alla struttura di missione del mio ministero di acquisire tutti gli studi del Comitato del 2017 e quelli del mio predecessore. Conto di arrivare a una proposta da condividere con gli enti locali entro fine anno, in modo tale che in aprile si possano già spostare le grandi navi in un' altra sede e toglierle da piazza San Marco». Paola De Micheli ha un piglio da politica navigata: «anche se sono giovane per gli standard italiani», aveva appena detto sul palco della Carnival Panorama, la nave del gruppo americano presentata ieri allo stabilimento Fincantieri di Marghera e pronta per partire a giorni, diretta a Long Beach, porto crociere di Los Angeles. Il nuovo ministro per le Infrastrutture arriva a Venezia per la prima volta dall' insediamento del governo e fa promesse importanti sui tanti temi veneziani aperti. Si dà tempi stretti sulle grandi navi, senza sbottonarsi sulle ipotesi in campo. Anche se poi il presidente dell' Autorità di sistema portuale **Pino Musolino** la porta a vedere di persona le aree della soluzione condivisa da tutti gli enti due anni fa - la sponda nord del Canale industriale nord per le navi più grandi e l' uso del canale Vittorio Emanuele (adeguatamente scavato) per portare all' attuale Marittima quelle medie - e quelle per le ipotesi temporanee a cui stava già lavorando il suo predecessore Danilo Toninelli, ovvero la banchina commerciale del Terminal intermodale Venezia e quella per i traghetti di Fusina. «Ci possono essere soluzioni definitive, ma serve tempo per sceglierle, finanziarle e realizzarle - aveva detto prima il ministro - L' esigenza di questa comunità è avere una risposta veloce e per questo credo che possiamo intanto accontentarci di soluzioni temporanee per poi immaginare quella definitiva e prenderci il giusto tempo per fare i lavori». Ed è qui che rispunta la zona di Marghera e il canale Vittorio, percorsi in barca anche con l' ammiraglio Piero Pellizzari e il prefetto Vittorio Zappalorto: e peraltro il dominus di quella scelta del Comitato era stato il suo collega pd Graziano Delrio, mentre Toninelli puntava su Chioggia o San Nicolò del Lido, che ora sembrano sparite. Ma De Micheli non risparmia annunci su altri due temi caldi, a partire dal futuro del Mose. «Ho finito la selezione, la prossima settimana farò i colloqui e nominerò sia il nuovo provveditore del Triveneto che il commissario previsto dal decreto sblocca-cantieri», promette. In lizza ci sono nomi «veneziani» come l' attuale reggente Cinzia Zincone, il dirigente Francesco Sorrentino e l' ex Fabio Riva. Le dighe mobili sono state oggetto anche della veloce visita al Provveditorato, dove si è informata sullo stato dei lavori, chiedendo di fondi e tempi e incassando l' allarme sulla carenza di personale. L' altra questione riguarda il via libera al «protocollo fanghi», fondamentale per gli scavi manutentivi dei canali portuali: un mese fa **Musolino** aveva lanciato l' allarme dopo che la Capitaneria aveva ridotto il pescaggio del canale dei Petroli, facendo perdere al Porto la nave container più grande mai vista da queste parti. «Il ministro dell' Ambiente Sergio Costa mi ha garantito che il lavoro procede velocemente, credo di poter dare in poche settimane una risposta alle richieste del Porto». Nel suo tour ha anche visitato la Capitaneria, lasciando un affettuoso messaggio: «Potrò prenderle decisioni importanti per questa città solo contando sulla vostra strepitosa competenza e passione». E ha visto in serata anche il governatore Luca Zaia, con cui ha parlato non solo di crociere, ma anche di Olimpiadi, concessioni autostradali, Pedemontana, Valdastico Nord e trasporto pubblico locale. Tutto era iniziato sulla Carnival Panorama, aperto con la testimonianza di Irene Versaggi, ingegnere



Corriere del Veneto

Venezia

donna di appena 28 anni, e chiuso con lo scambio dell' ampolla tra il direttore dello stabilimento di Marghera Antonio Quintano e il comandante della nave Carlo Queirolo. De Micheli ha ringraziato Carnival Cruise Line per aver realizzato 15 navi con Fincantieri, auspicando anche torni a scegliere l' azienda italiana, visto che allo stato questa è l' ultima nave realizzata. «Fincantieri fa lavorare 400 piccole e medie imprese locali - ha sottolineato - Mi hanno impressionato le 650 mila ore di formazione perché condivido l' investimento sulle persone». «In questo paese si sente di tante aziende in crisi e noi ci sentiamo una mosca bianca - ha detto Bono - facciamo di tutto per salvaguardare le pmi, il tessuto della nostra economia». La Panorama ha una stazza di 133.500 tonnellate e dunque a Venezia non tornerà, visto il limite di 96 mila tonnellate autoimposto dalle compagnie. Ha 2 mila cabine e può ospitare 6500 persone, equipaggio compreso. «Le grandi navi devono continuare a venire a Venezia - ha detto Bono - poi la laguna è grande e va trovato il posto migliore. D' altra parte anche chi va a Roma arriva a Civitavecchia, le soluzioni si trovano». A giorni sarà varata nel bacino di Marghera la Costa Firenze, poi via alla costruzione di una nave Holland America Line.

Grandi navi, al largo da aprile Mose, un "tandem" per finirlo

«Doppio annuncio del ministro De Micheli a Venezia: mesi contati per i colossi del mare in bacino San Marco» «La prossima settimana le nomine del commissario per le dighe e del provveditore alle opere pubbliche»

MICHELE FULLIN

SALVAGUARDIA VENEZIA Almeno c'è una data. Aprile 2020 è il mese entro il quale il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli si è impegnata a varare il provvedimento per non far più passare le grandi navi da crociera davanti piazza San Marco. È vero, molti suoi predecessori avevano azzardato date e non le hanno poi mantenute, anche per la caduta degli esecutivi cui facevano parte. Ora però, i tempi sembrano maturi per una decisione, poiché il sistema portuale di Venezia sta cominciando a pagare la lunga situazione di stallo. L'annuncio è arrivato, dalla Fincantieri di Porto Marghera, a margine della cerimonia di consegna della Carnival Panorama all'armatore. È l'ennesimo gigante del mare varato in laguna che, dopo le regole del Clini - Passera non potrà mai entrare a Venezia durante l'esercizio per via delle sue dimensioni: 323 metri di lunghezza per 133mila 500 tonnellate di stazza lorda. Attualmente, anche se la regola delle 96mila tonnellate è stata superata da un algoritmo che tiene conto anche di altri parametri, entrano in laguna navi fino a circa 290 metri. MOSE E PROVVEDITORATO Ma non è finita, perché De Micheli ha intenzione di risolvere presto anche l'impasse su Mose e salvaguardia della laguna, procedendo alle nomine che erano state messe sul tavolo dal suo predecessore Danilo Toninelli e poi giocoforza bloccate. Si tratta del commissario straordinario per l'ultimazione del sistema di dighe mobili e del Provveditore alle Opere pubbliche, figura fondamentale per la salvaguardia di Venezia e della laguna che tra le altre cose tiene i cordoni della borsa dei finanziamenti che servono per ultimare il Mose. E, per superare le litigiosità dell'ultimo

anno, le due figure saranno scelte in modo da essere il più possibile compatibili. «La prossima settimana saranno nominati il commissario straordinario e il provveditore. Ho proceduto in tandem - ha detto De Micheli - nell'effettuare le selezioni, ora con lo stesso metodo faccio i colloqui e passo alle nomine». Le grandi navi non devono più passare per San Marco, ha detto il ministro, per la prima volta sul territorio veneziano: «La soluzione non è semplice, ma deve essere veloce, tenendo conto dei fattori ambientali, del traffico nautico e delle ricadute economiche. I miei tecnici hanno acquisito tutto il materiale disponibile; da quello del Comitato del 2017 fino a quanto prodotto dal mio predecessore. Valutato ciò - ha aggiunto - incontrerò il territorio per una soluzione definitiva. I tempi sono oggettivamente stretti per cui si andrà, ritengo, verso una soluzione provvisoria, mentre valuteremo quella definitiva in seguito, anche in relazione alle risorse economiche da investire». Con molta probabilità si tratterà di adottare la soluzione suggerita e caldeggiata dal sindaco di Venezia Luigi Brugnaro: il passaggio delle navi via canale dei Petroli e poi nell'attuale stazione marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele che però deve essere dragato. PROTOCOLLO FANGHI Per arrivare a questo è necessario il decreto che stabilisca la gestione dei fanghi, che il ministro dell'Ambiente Sergio Costa dovrebbe licenziare a breve. «Stiamo lavorando gomito a gomito con il ministro dell'Ambiente - ha concluso De Micheli - e aspetto nelle prossime settimane che i documenti arrivino sul mio tavolo». «Risolvere il problema delle grandi navi a Venezia - ha chiosato l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono - vuol dire capire, prima, se si vogliono o meno. Poi, se si vogliono, bisogna trovare



Il Gazzettino

Venezia

una soluzione per evitare San Marco. Le navi hanno le dimensioni che conosciamo, e in base a questo fatto bisogna decidere». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Le ipotesi in campo per le crociere Lido, Porto Marghera o Chioggia

IL FOCUS VENEZIA Eravamo rimasti alle tre ipotesi annunciate quest'anno dal precedente ministro Danilo Toninelli. Ipotesi che rispecchiavano l'imperativo del Movimento 5 Stelle fuori le grandi navi dalla laguna. Anzi, a dire il vero, erano due visto che la costruzione del terminal sull'ex cantiere del Mose in bocca di **porto** di Malamocco era subito tramontata per la decisione di demolire la piattaforma in cemento e ripristinare la spiaggia originaria, come previsto fin dall'inizio della progettazione del sistema di paratoie mobili. Restano quindi il **porto** crociere a ridosso della diga foranea del Lido di Venezia, inviso alla popolazione dell'isola e non solo, e l'utilizzo del **porto** di Chioggia, che però non ha profondità né attrezzature e inoltre è gravato da un grande deposito di Gpl che non è compatibile con le crociere. C'è poi la soluzione del Venis Cruise 2.0, progetto di Duferco Engineering e di Cesare De Piccoli, che ha passato la Valutazione di impatto ambientale, ma che i Comuni di Venezia e Cavallino Treporti non vogliono e che, anche per questo, è finora rimasto in qualche cassetto negli uffici del Mit, a Porta Pia. Si tratta di un terminal crociere in bocca di **porto** di Lido appoggiato sul fondale prima del Mose (e quindi formalmente fuori dalla laguna) in grado di ospitare quattro grandi navi e utilizzare comunque l'attuale Marittima per le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri e la spedizione dei loro bagagli. Il governo Conte 1 aveva lasciato in dote al Mit anche lo studio di una collocazione provvisoria di qualche grande nave sull'attuale **porto** traghetti di Fusina e l'utilizzo saltuario di alcune banchine commerciali di **Porto** Marghera, come è accaduto tra il 13 e il 14 luglio scorsi durante la festività veneziana del Redentore. Le navi passeggeri avevano all'epoca seguito il percorso delle navi container e di trasporto rinfuse e avevano imbarcato e sbarcato i passeggeri in un momento in cui i moli non erano occupati. Infine, resta l'ipotesi da sempre caldeggiata dal sindaco di Venezia, fin dalla sua presidenza di Confindustria, di utilizzare per le navi da crociera più grandi alcune banchine del canale industriale Nord, che è lo stesso di cui si serve Fincantieri. E poi, di scavare e adattare alle altre navi il canale Vittorio Emanuele III, che collega Venezia a Marghera dal quale dovrebbe essere estratta una grande quantità di fanghi. Soluzione che trova contro il mondo ambientalista e gran parte della cittadinanza attiva. M.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le assicurazioni PER MARGHERA

«Presto il Protocollo fanghi e via libera ai dragaggi»

«Ne ho parlato con il ministro all' Ambiente, Sergio Costa, e mi ha assicurato che il Piano morfologico è in dirittura d' arrivo, come chiesto da molti»

marghera. L' atteso via libera al dragaggio per la manutenzione del canale dei Petroli sembra essere ormai vicino. Ieri alla Fincantieri, alla cerimonia di consegna dell' ultima nata Costa Panorama, il ministro Paola De Micheli ha dovuto parlare anche di un' altra questione, forse più importante dell' attesa soluzione dell' accesso delle grandi navi da crociera, ovvero il mancato dragaggio manutentivo del canale dei Petroli - per riportarlo al suo normale pescaggio massimo di 12 metri - che già ha portato alla cancellazione di sette navi porta container. I primi a essere seriamente preoccupati sono, oltre alle associazioni degli operatori portuali (Assoagenti Veneto, Assosped, Confetra Nord Est e Doganalisti Venezia) e all' Autorità di sistema portuale, anche i sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil che hanno annunciato tre giorni di sciopero per sollecitare il dragaggi. «Conosco il problema che mi ha illustrato anche il presidente **Pino Musolino** la scorsa settimana», ha detto il ministro rispondendo alla nostra domanda. «Ne ho parlato con il ministro dell' Ambiente Sergio Costa e lui mi ha assicurato che l' atteso e nuovo Protocollo per il trattamento dei fanghi scavati dai canali navigabili della laguna e il connesso Piano morfologico sono in dirittura d' arrivo e presto permetteranno di sbloccare i dragaggi manutentivi». Nei giorni scorsi, a sollecitare la soluzione del problema, indicando con precisione il percorso da fare, è stato Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord Est. «Va fatta la normale manutenzione per mantenere le quote attuali», ha spiegato Salvaro. «Il pescaggio dovrebbe essere di 12 metri ma il lento e naturale riempimento dei canali da parte dei sedimenti ha portato alla quota odierna di 10,20 metri, impedendo l' ingresso delle navi più grandi. Il tutto certificato dall' ordinanza dell' 8 ottobre scorso della Capitaneria di Porto». Salvaro ha anche ricordato che «il mancato scalo di una sola di queste grandi porta container, vuol dire 50-60 mila container in meno in transito nel Porto». «Quello che è intollerabile», ha aggiunto, «è che l' Autorità portuale ha già stanziato i fondi per i dragaggi ma non li può fare perché manca, la pubblicazione del Protocollo fanghi da parte dei Ministeri, per definire le aree dove scaricare i fanghi scavati. È un anno che ci dicono che sarà pubblicato a giorni, ma qui passano i mesi e la situazione di aggrava». Su questa linea sono anche Cgil, Cisl, Uil veneziane che nei giorni scorsi, annunciando scioperi, hanno ripetuto che «le mancate scelte sul suo futuro e sul suo sviluppo da parte delle istituzioni che ne hanno competenza, determina incertezza degli imprenditori, che devono investire per competere e rendere efficiente e sicuro il lavoro e segna una debolezza sulla governance del suo sviluppo». -- G.Fav.

PRIMO PIANO
Il futuro della laguna

«Subito le nomine per la salvaguardia Navi, soluzione entro aprile 2020»

A Venezia Paola De Micheli, ministro dei Trasporti. A giorni i nomi del Provveditorato e del Commissariato (alcantiere)



ROMA - La ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, ha parlato di «soluzione imminente» per il problema dei fanghi nel canale dei Petroli. «Ne ho parlato con il ministro dell' Ambiente, Sergio Costa, e mi ha assicurato che il Piano morfologico è in dirittura d' arrivo, come chiesto da molti», ha detto De Micheli. La ministro ha anche annunciato che «entro aprile 2020» saranno nominati i vertici del Provveditorato e del Commissariato (alcantiere) per la salvaguardia delle navi. De Micheli ha sottolineato che la soluzione del problema dei fanghi è «un tema che ha impegnato il governo e che sarà risolto nel più breve tempo possibile». Ha anche menzionato il ruolo dell' Autorità di sistema portuale e dei sindacati nel risolvere la situazione. De Micheli ha concluso che «la soluzione è in dirittura d' arrivo» e che «entro aprile 2020» saranno nominati i vertici del Provveditorato e del Commissariato (alcantiere) per la salvaguardia delle navi.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Subito le nomine per la salvaguardia Navi, soluzione entro aprile 2020»

A Venezia Paola De Micheli, ministro dei Trasporti. A giorni i nomi del Provveditore e del Commissario sblocca cantieri

Alberto Vitucci

VENEZIA «La prossima settimana saranno nominati il nuovo Provveditore alle Opere pubbliche e il commissario Sblocca cantieri del Mose». Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, sorridente e fasciata in un piumino nero, sbarca un po' infreddolita sul pontile del Provveditorato, ai piedi del ponte di Rialto. Visita a sorpresa, di cui gli uffici hanno saputo soltanto nel primo pomeriggio. Sorride e saluta uno a uno i dipendenti dell'ufficio staccato del Ministero. Conferma la sua intenzione di chiudere entro pochi giorni la pratica delle nomine che riguardano Venezia. Avrebbe voluto rivelarli oggi a Venezia i nomi, spiega un suo collaboratore, ma ci sono delle verifiche tecniche da fare. Chi saranno i due a cui sarà affidato il futuro del Mose e della salvaguardia in laguna? Le selezioni sui 32 che avevano presentato il curriculum sono state fatte. Ora il ministro ha scelto, e forse già lunedì annuncerà il nome. In pista anche i due veneziani Cinzia Zincone e Francesco Sorrentino. «Mancano i colloqui, ma li faremo presto», ripete mentre si infila nell'ascensore di palazzo Dieci Savi. Parla di navi. E annuncia «una soluzione entro l'aprile del 2020». Non è una novità. Molti dei suoi predecessori si erano spesi assicurando che le navi non passeranno più da San Marco. Adesso De Micheli assicura che la scelta sui progetti alternativi si farà molto presto. Ieri mattina era a Marghera, all'inaugurazione della grande nave costruita da Fincantieri. «Le grandi navi non devono più passare per San Marco», dice, «la soluzione non è semplice, ma deve essere veloce, tenendo conto dei fattori ambientali, del traffico nautico e delle ricadute economiche. I miei tecnici stanno studiando tutto il materiale prodotto dal Comitato del 2017 e dal mio predecessore. decideremo entro l'anno». Come Toninelli, anche De Micheli parla di «soluzione provvisoria» (il terminal dei traghetti di Fusina o qualche banchina di Marghera?). «Valuteremo quella definitiva in seguito», dice, «anche in relazione alle risorse economiche da investire». Come Toninelli, il ministro delle Infrastrutture Pd non ha incontrato il sindaco nella sua visita in laguna. Rapido incontro invece con i vertici della Regione. Con ogni probabilità per informare della scelta sul commissario «Sblocca cantieri», figura voluta dal Governo precedente guidato da Conte, Salvini e Di Maio. Nel pomeriggio Paola De Micheli ha vistato la sede della Capitaneria di porto a San Basilio, edificio nuovo di zecca con la moderna centrale operativa, accompagnata dal comandante della Guardia costiera del Veneto, l'ammiraglio Paolo Pellizzari. E ha lasciato un biglietto scritto a mano: «Alla Guardia costiera di Venezia, alle donne e agli uomini di questo mare, un pensiero affettuoso nel tempo delle decisioni importanti per questa città, che potrò prendere solo contando sulla vostra strepitosa competenza e passione. Buon vento». Un sopralluogo in Marittima e una breve informativa sulle «problematiche del traffico acqueo in laguna». Fra le tante competenze del ministro delle Infrastrutture ci sono anche quelle che riguardano la navigazione in laguna e i controlli. Le competenze che la Città metropolitana del sindaco Luigi Brugnaro chiede da quattro anni siano trasferite all'ente locale, la giurisdizione delle acque lagunari. Oggi il Provveditorato alle Opere pubbliche oltre a gestire il Mose e gli interventi in laguna ha i controlli, le concessioni su spazi acquei demaniali, le valli da pesca. E sui canali marittimi il Comune non ha facoltà di intervento e nemmeno di imporre limiti e controlli.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

A bordo della motovedetta della Capitaneria, il ministro ha infine ispezionato l' area della Stazione marittima, percorrendo il Canale Vittorio Emanuele per giungere a Porto Marghera. Assieme a lei anche il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Pino Musolino**, e il prefetto Vittorio Zappalorto. Insomma, un giro che ha consentito al ministro di farsi un' idea piuttosto precisa delle problematiche aperte e dello scenario lagunare. Alla fine l' annuncio che le decisioni saranno rese note «dopo aver incontrato il territorio». Sulle navi, questo è il messaggio, saranno coinvolti stavolta anche i rappresentanti locali. Quanto al Mose, si attende adesso la settimana prossima. De Micheli potrebbe anche tornare in laguna per il 4 novembre, anniversario dell' alluvione e dell' Aqua Granda. «L' abbiamo invitata», dicono al Provveditorato, «per vedere alzate le paratoie del Mose della bocca di porto di Malamocco. Speriamo che torni». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

bono (fincantieri)

«Venezia deve capire se vuole o no le crociere»

marghera. «Risolvere il problema delle grandi navi a Venezia vuol dire capire, prima, se si vogliono o meno. Poi, se si vogliono, bisogna trovare una soluzione per evitare San Marco». Così ha risposto ai giornalisti Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri spa, ieri a margine della consegna a Marghera della nuova nave Carnival Panorama all'armatore Carnival Cruise. «Le navi hanno le dimensioni che conosciamo, e in base a questo fatto bisogna decidere», ha aggiunto Bono, rispondendo a una domanda sull'ipotesi di un accordo tra i porti del Mediterraneo - proposto dal presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, **Pino Musolino**, nel recente convegno da lui organizzato - con il quale si auspica un sistema crocieristico con navi più piccole alla portata dei porti mediterranei, compreso quello lagunare di Venezia. «Se le compagnie crocieristiche ci ordinano navi sempre più grandi e moderne noi dobbiamo farle se vogliono garantirci il lavoro e fatturato», ha sottolineato ancora Bono. «Anche il mercato automobilistico lavora su modelli sempre più grandi e tecnologizzati. Se le cose stanno così i costruttori di auto mica possono riproporre sul mercato la Topolino». Negli ultimi anni, in particolare le navi porta container e quelle da crociera, gli armatori hanno imboccato la via del "gigantismo", ordinando unità sempre più grandi (l'ultima della serie ha 190 mila tonnellate di stazza) in grado di ospitare sempre più passeggeri.

—G.Fav.

PRIMO PIANO

Il futuro della laguna

«Venezia deve capire se vuole o no le crociere»

di **Giuseppe Bono**, amministratore delegato di Fincantieri spa

«Gestione e manutenzione ecco le incognite del Mose»

di **Chiara Zucconi**, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia

«Gestione e manutenzione ecco le incognite del Mose»

Chiara Zucconi, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, in un'immagine di archivio

ARREDAMONT
La Mostra dell'arredare in Montagna
2019 LONGARONE
26 ottobre / 3 novembre

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

crocieristica. L'agenzia Cruise Market ha analizzato la consistenza delle flotte globali nel 2018, anche in questo caso primeggia Carnival Corporation & Plc con 103 navi per 233 mila posti disponibili, seguita da Royal Caribbean Cruises con 42 navi per 112 mila posti. In coda c'è il piccolo e indipendente marchio di Msc che fa capo alla famiglia sorrentina Aponte. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

I' ad giuseppe bono

«Il Veneto ha beneficiato di 1,3 miliardi in 3 anni»

«Ci impegniamo perché lavorino le imprese del territorio» In trent'anni sono state costruite 29 navi da crociera

Marghera. Per un'industria di Stato come Fincantieri spa - controllata al 74% dal ministero del Tesoro attraverso Cassa Depositi e Prestiti - e la nutrita filiera di imprese dell'indotto della cantieristica navale, la consegna di una grande nave da crociera all'armatore che l'ha ordinata è sempre un traguardo pieno di allori. Non solo per gli incassi, ma anche per il prestigio di vedere solcare i mari di tutto il mondo da «uno splendido prodotto del genio italiano che sa rischiare», come ha voluto sottolineare ieri il ministro Paola De Micheli, parlando dopo l'amministratore delegato, Giuseppe Bono, che a sua volta aveva preso la parola dopo l'intervento di una giovane ingegnere che ha lavorato alla costruzione della neonata Carnival Panorama. Il primo a complimentarsi con i progettisti e i lavoratori che l'hanno costruita negli storici cantieri di **Porto Marghera** è stato I' ad Giuseppe Bono, che ha voluto rendere omaggio al fatto che ieri, alla presentazione dell'ennesima nave "made in Italy", c'erano ben tre donne a presenziarla, il ministro Paola De Micheli, l'ingegnere Irene Versaggi e la presidente di Carnival Cruise Line, Christine Duffy. Bono, nel suo breve intervento, ha anche reso omaggio ai mille dipendenti diretti di Fincantieri, a Venezia, e alle oltre 400 imprese le quali occupano complessivamente oltre 3 mila dipendenti, definendo le piccole e medie imprese una «linfa vitale per tutta l'Italia che sa e deve continuare a fare un gioco di squadra». «Siamo un'azienda invidiata per il nostro fornito portafoglio di ordini di lavoro», ha aggiunto Bono, «e continuiamo su questa strada, perché se da tante parti si sente parlare di chiusure di aziende noi ci diamo da fare perché le tante imprese che lavorano con noi continuino a farlo». Il grande cantiere di **Porto Marghera** ha costruito dal 1990 a oggi 29 navi da crociera. Su 9,4 miliardi di euro di acquisti per beni e servizi effettuati in Italia da Fincantieri nel triennio 2016/2018, il Veneto ne ha beneficiato per circa 1,3 miliardi, pari al 14% del totale. A **Porto Marghera**, Fincantieri sta investendo 150 milioni di euro, spalmati su cinque anni, per «razionalizzare e potenziare i cantieri navali veneziani», che prevedono anche la costruzione di un nuovo edificio prefabbricato su due livelli (con servizi igienici a piano terra e tre uffici al primo piano). L'investimento comprende la sistemazione della viabilità interna al cantiere che si trova sul lato nord del canale Nord, in Prima zona Industriale, con la riasfaltatura delle strade; nuove pavimentazioni in calcestruzzo per le aree di stoccaggio dei materiali; un magazzino per le attività di manutenzione e 5 box tecnici; una nuova gru a cavalletto che scorre su rotaie per movimentare le sezioni delle navi in costruzione e la realizzazione di parcheggi per il personale sotto la rampa di via del Commercio e in via delle Macchine. -- Gianni Favarato BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

tutte le navi in costruzione

In cantiere Costa Firenze gemella della "Venezia" La consegna nel 2020

marghera. L'ultima creazione, la Carnival Panorama, lascerà i cantieri navali veneziani nei prossimi giorni per la sua prima crociera oceanica. Ma la "catena di montaggio" di Fincantieri non si ferma e già si vedono, nel bacino di carenaggio, la grande Costa Firenze, che sarà consegnata all'armatore nel 2020 e la Holland America Line 3 in consegna nel 2021. In lista d'attesa a **Porto Marghera** c'è poi una nuova nave per la flotta della Norwegian Cruise Line. Del resto il portafoglio ordini di Fincantieri non è mai stato così pieno di commesse di lavoro, sia a **Porto Marghera** che negli altri suoi sette cantieri italiani. Del resto, Fincantieri può vantare a tutt'oggi ben 33,8 miliardi di euro in portafoglio ordini a livello nazionale e prevede, per i prossimi dieci anni, 5,5 miliardi di euro di ricavi netti. A **Porto Marghera**, la prossima nave in consegna, alla fine dell'anno prossimo, sarà la Costa Firenze, gemella di Costa Venezia e destinata, come quest'ultima che è già da mesi in navigazione, al mercato asiatico. Costa Firenze (nave da 135.500 tonnellate e una capacità di 5.200 ospiti) è stata espressamente progettata per il mercato cinese servito dalla controllata Costa Asia. -- G.Fav.

PRIMO PIANO
L'economia della laguna



«Il Veneto ha beneficiato di 1,3 miliardi in 3 anni»
«Gli impieghi hanno pesato le imprese del territorio»
In trent'anni sono state costruite 29 navi da crociera

LE AZIENDE VENETE
Costa Firenze, la prossima nave in consegna, alla fine dell'anno prossimo, sarà la gemella di Costa Venezia e destinata, come quest'ultima che è già da mesi in navigazione, al mercato asiatico. Costa Firenze (nave da 135.500 tonnellate e una capacità di 5.200 ospiti) è stata espressamente progettata per il mercato cinese servito dalla controllata Costa Asia.

LE NAVE ACCOMMODATE
In cantiere Costa Firenze gemella della "Venezia" La consegna nel 2020

IL VENETO
Il Veneto ha beneficiato di 1,3 miliardi in 3 anni. Gli impieghi hanno pesato le imprese del territorio. In trent'anni sono state costruite 29 navi da crociera.

IL VENETO
Il Veneto ha beneficiato di 1,3 miliardi in 3 anni. Gli impieghi hanno pesato le imprese del territorio. In trent'anni sono state costruite 29 navi da crociera.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Campagna al via per educare pure i croceristi

"Educare" al rispetto di Venezia i croceristi che sempre più numerosi sbarcano in città. È questo lo scopo della convenzione sottoscritta tra il Comune, l'Autorità Portuale e la Venezia Terminal Passeggeri per la promozione del turismo sostenibile attraverso la divulgazione della campagna di sensibilizzazione Enjoy Respect Venezia già lanciata dall'Amministrazione comunale. La campagna informativa su Venezia con porti e Vtp sarà puntata su una pluralità di soggetti: associazioni croceristiche, agenzie marittime, operatori a terra, agenzie di viaggio, compagnie di crociera e, ovviamente, croceristi. Striscioni pubblicitari con il logo della campagna Enjoy Respect Venezia saranno posti sull'edificio dell'ex Capitaneria visibili a chi arriva dal Ponte della Libertà verso Piazzale Roma. La campagna sarà promozionata anche su monitor nell'area di accesso al **porto**, dopo il varco di ingresso, e a San Basilio. gli striscioni saranno anche sulla Torre Terminal 103, visibili da chi accede al Bacino della Marittima. Manifesti sui comportamenti non consentiti a Venezia saranno installati su tutte le aree di check in di imbarco e sulle uscite del terminal di sbarco, oltre che sulle casse automatiche dei parcheggi in Marittima. La campagna per il rispetto di Venezia sarà promozionata anche sulla mappa della città distribuita dai croceristi da Vtp e stampata in 70 mila copie e sul calendario degli accosti. Ma la Venezia Terminal Passeggeri si impegnerà a promuovere la campagna di sensibilizzazione per i turisti del Comune anche attraverso i propri canali web e social. Anche le compagnie di crociera saranno invitate ad acquistare un adeguato numero di copie dell'opuscolo stampato dal Comune per la campagna informativa sul rispetto della città e sarà anche trasmesso negli schermi presenti alla Stazione Marittima e a San Basilio un filmato animato realizzato dal Comune di Venezia nell'ambito della sua campagna per informare i croceristi in transito sui comportamenti consapevoli e rispettosi del decoro della città e dei suoi abitanti che sono chiamati ad assumere. -- E.T.



De Micheli, varo della Carnival Panorama: 'Via grandi navi da San Marco'

Entro Aprile 2020, almeno una soluzione provvisoria

Giulia Sarti

VENEZIA La visita allo stabilimento Fincantieri di Marghera del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, invitata al varo della nave Carnival Panorama, è servita anche a esprimere la propria opinione sul transito in laguna delle grandi navi. Stiamo lavorando per togliere le grandi navi da crociera da San Marco a Venezia entro l'Aprile del 2020 ha detto la De Micheli, che ha sottolineato come la soluzione non sia semplice, ma deve essere veloce, tenendo conto dei fattori ambientali, del traffico nautico e delle ricadute economiche. Il materiale necessario ai tecnici, ha aggiunto, è stato acquisito, ora il ministro annuncia che incontrerà il territorio per una soluzione definitiva. I tempi sono oggettivamente stretti per cui si andrà, ritengo, verso una soluzione provvisoria, mentre valuteremo quella definitiva in seguito, anche in relazione alle risorse economiche da investire. Commentando poi la mattinata sul suo profilo Facebook, il ministro De Micheli ha scritto di essere rimasta impressionata dalle 650 mila ore di formazione professionale per le persone che lavorano. È la dimostrazione che il vero valore, l'unico su cui valga ancora la pena di investire sono le persone, i loro talenti, la loro capacità di fare e di saper fare. Noi oggi, con il varo della Carnival Panorama celebriamo la tecnologia, l'innovazione, un modello organizzativo vincente ma soprattutto celebriamo la potenza del capitale umano e delle persone. Fin quando questo Paese non tornerà a sostenere e a valorizzare il senso del rischio, personale oltre che di impresa, non potrà migliorare. Avere la pancia troppo piena ci obbliga a stare seduti. Noi al contrario dobbiamo camminare, dobbiamo correre. Solo così possiamo vincere. Dobbiamo riappropriarci del senso del rischio. Oggi qui in Fincantieri lo abbiamo fatto. Spero che anche il Paese ci segua e spero di essere anche io un motore per far sì che ciò avvenga. Destinata a Carnival Cruise Line, la cui presidente Christine Duffy, era presente alla cerimonia, accolta dal presidente di Fincantieri Giampiero Massolo e dall'amministratore delegato Giuseppe Bono, Carnival Panorama è gemella di Carnival Vista, consegnata a Monfalcone nell'Aprile 2016, e di Carnival Horizon, realizzata anch'essa a Marghera, da dove ha preso il mare nel 2018. 133.500 tonnellate di stazza lorda e 323 metri di lunghezza, numeri che caratterizzano la serie Vista, che annovera le unità più grandi finora costruite da Fincantieri per la flotta di Carnival Cruise Line. 2.004 cabine per i passeggeri alle quali si sommano le 770 destinate all'equipaggio, potendo così ospitare a bordo oltre 6.500 persone. Anche la Carnival Panorama, come le sue gemelle che l'hanno preceduta, è caratterizzata dalla presenza dell'Havana, un'area a tema, ristretta ed esclusiva, composta da cabine, bar all'aperto e Infinity pool, a cui potranno accedere, durante il giorno, solamente i passeggeri che alloggiano in quella zona della nave.



The Medi Telegraph

Venezia

Navi a Venezia, Bono (Fincantieri): "Per prima cosa capiamo se le vogliamo"

Monfalcone - «Risolvere il problema delle grandi navi a Venezia vuol dire capire, prima, se si vogliono o meno. Poi, se si vogliono, bisogna trovare una soluzione per evitare San Marco». Lo ha detto Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, a margine della consegna a Marghera della nuova nave "Carnival Panorama" all'armatore. «Le navi hanno le dimensioni che conosciamo, e in base a questo fatto bisogna decidere» ha concluso Bono, rispondendo ad una domanda dei cronisti sull'ipotesi di un accordo tra i porti del Mediterraneo per un **sistema** crocieristico con navi più piccole, proposta lanciata dal presidente dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino.

The screenshot shows the homepage of 'The Medi Telegraph', a website focused on shipping and maritime news. The main headline is 'Navi a Venezia, Bono (Fincantieri): «Per prima cosa capiamo se le vogliamo»'. Below the headline is a photo of Giuseppe Bono, CEO of Fincantieri, waving. The article text is partially visible, repeating the quote from the main text. The website layout includes a top navigation bar with links like 'HOME', 'SPECIALI', 'TELEPORT', 'MARE', 'AVVICINI', 'AGGIORNATO', and 'SPONSOR'. On the right side, there are sections for 'MAGAZINE', 'PUBBLICAZIONI', 'PILOTINA BLOG', and 'SHIPPING MOVEMENTS'. At the bottom, there are logos for 'TTM' and 'Schede Flotta'.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Le strade della piattaforma? Bisogna aspettare ottobre 2022

Nuovo slittamento della data di fine lavori per collegare il terminal container Ma in cambio Vado ha ottenuto un parcheggio pubblico per ospitare i Tir

Giovanni Vaccaro

VADO Il cronoprogramma dei lavori sulle infrastrutture per collegare il nuovo terminal **portuale** vadese con autostrade e ferrovia si allunga all'ottobre 2022, ma come contropartita Vado ottiene in più un parcheggio pubblico per ospitare una trentina di mezzi pesanti, che sarà realizzato dall'**Autorità di sistema portuale**. Il tesissimo incontro, ospitato proprio a Vado il 9 ottobre scorso, tra il governatore ligure Giovanni Toti, il sindaco vadese Monica Giuliano e il presidente della Port **Authority** Paolo Emilio Signorini, era stato voluto proprio per trovare una soluzione allo stallo. Da una parte Signorini chiedeva una proroga delle scadenze, visti i ritardi nell'esecuzione delle opere, dall'altra il sindaco che non voleva cedere e, anzi, aveva sbattuto sul tavolo l'elenco degli impegni fino a quel momento disattesi. Alla fine era arrivata la mediazione di Toti. Costa Crociere proprio ieri ha annunciato un secondo ritardo per l'arrivo a Savona della nuova ammiraglia "Costa Smeralda", che approderà davanti alla Torretta il 21 dicembre (anziché le date precedentemente indicate del 3 e del 30 novembre). Ma anche il settore **portuale** delle merci deve fare i conti con imprevisti. L'inaugurazione della piattaforma "Vado Gateway" di Apm-Maersk resta confermata per il 12 dicembre, ma il cronoprogramma dei lavori nel retroporto verrà aggiornato con uno slittamento dei tempi. In verità era già evidente che i lavori del terminal procedessero in modo assai più spedito rispetto alle infrastrutture a terra a carico degli enti pubblici. Ma, a un mese e mezzo dalla cerimonia, è diventato evidente che molte opere della viabilità non sarebbero state completate in tempo.

Per esempio, nel corso della costruzione dei varchi doganali, l'imprevisto rinvenimento di manufatti e materiali interrati, ha comportato una catena di ritardi, rendendo necessario anticipare la consegna del fabbricato rispetto al completamento dei lavori. Sempre per problemi nel sottosuolo e della falda idrica, anche il progetto del nuovo asse di via Trieste, alle spalle del centro commerciale Molo 8.44, ha subito una sospensione. L'iter amministrativo per risolvere il nodo si protrarrà fino al febbraio prossimo, quindi potranno riprendere i lavori, che si conta di concludere nell'ottobre 2022. Con la nuova stesura della convenzione, che dovrà essere ratificata dal consiglio comunale di Vado, l'**Autorità portuale** si impegna a realizzare e gestire un parcheggio pubblico per mezzi pesanti, di 6.130 metri quadrati, all'esterno della cinta doganale (in pratica tra i varchi, il Molo 8.44 e la bretella per l'Aurelia bis). L'area potrà ospitare 33 camion, mentre altri 21 mezzi pesanti troveranno posto nel parcheggio dei varchi doganali. Nel frattempo l'Agenzia Dogane e Monopoli ha varato un piano per la digitalizzazione delle procedure doganali negli scali di Savona-Vado, Genova e Prà. Il nuovo **sistema** accelererà l'ammodernamento tecnologico doganale e **portuale**. L'accordo è stato firmato dal presidente dell'**Authority**, Paolo Emilio Signorini, e dal direttore delle Dogane, Benedetto Mineo. La digitalizzazione farà decollare l'interoperabilità fra il **sistema** doganale e quello **portuale**, velocizzando le procedure di imbarco e sbarco delle merci.



vado ligure

E' l' ora dei cantieri per i varchi doganali della Vado Gateway

Cantieri ormai prossimi all' avvio per la viabilità provvisoria extraurbana legata ai nuovi varchi doganali di ingresso alla piattaforma Vado Gateway. La scorsa settimana la giunta Giuliano ha approvato lo schema di convenzione con **Autorità portuale** di **sistema** che comprende alcune modifiche e richieste di garanzie in merito alla realizzazione della viabilità definitiva che prevederà due canali preferenziali uno esterno al porto e un altro squisitamente **portuale**. Un processo in tre tempi che ha subito, rispetto al cronoprogramma iniziale, alcuni ritardi, ma che dovrebbe essere completato entro il 2021-2022. La prima tranche di lavori prevede la realizzazione della viabilità provvisoria, nel frattempo **Autorità** di **Sistema** metterà a disposizione il sedime per il tracciato della viabilità definitiva e in una terza fase sarà realizzato il percorso definitivo distinto dal **portuale**. La convenzione ora dovrà passare al vaglio e dovrà essere approvata dal consiglio comunale che la discuterà il 5 novembre prossimo. La nuova viabilità sarà realizzata nell' area compresa tra il Molo 8.44 e i magazzini del Vio. Nella nuova convenzione modificata è stato anche inserito un impegno per **Autorità portuale** a realizzare e gestire un parcheggio pubblico per mezzi pesanti all' eserno della cinta doganale, tra i varchi il Molo 8.44 e la bretella stradale che porta all' Aurelia Bis, per una superficie complessiva di 6130 metri quadrati, dove saranno ospitati 33 autotreni, in aggiunta a 21 posti disponibili nel park in area doganale immediatamente a ridosso dei varchi portuali. «"Si tratta di modifiche allo schema di convenzione importanti - afferma il vicesindaco Fabio Gilardi - perchè da una parte ci consentono di avere garanzie per la realizzazione dei nuovi percorsi e dall' altra creano le condizioni per una viabilità separata tra porto e area urbana». A. AM. - MCHCOS La rada di Vado e la piattaforma Maersk: l' iter sta proseguendo.



Costa Smeralda ancora ritardi l'inaugurazione slitta a dicembre

Il varo sarà sabato 21. La compagnia rimborserà le crociere già prenotate

ELENA ROMANATO

elena romanato **savona** Un altro ritardo per la Costa Smeralda che sarà varata il 21 dicembre. Slitta di altre tre settimane il varo della Costa Smeralda, previsto per il 3 novembre, poi posticipato al 30 novembre e infine al 21 dicembre. A darne comunicazione è direttamente Costa che in una nota spiega i motivi dell'ulteriore ritardo dell'arrivo della nave, ancora in costruzione ai cantieri Meyer di Turku, in Finlandia. «Costa Crociere ha purtroppo ricevuto comunicazione da parte del cantiere finlandese - spiega la compagnia in una nota - di un ulteriore ritardo nella costruzione della nuova ammiraglia Costa Smeralda. A seguito di questo ritardo, la prima crociera di Costa Smeralda partirà da **Savona** il 21 dicembre. L'itinerario, che si ripeterà sino al 16 maggio 2020, rimane invariato: **Savona** (sabato), Marsiglia (domenica), Barcellona (lunedì), Palma di Maiorca (martedì), Civitavecchia (giovedì) e La Spezia (venerdì)». Molte le crociere prenotate sulla nuova nave di Costa: sarà la stessa compagnia, tramite le agenzie di viaggio a informare i passeggeri. A quelli che avevano prenotato le loro crociere tra il primo e il 21 dicembre, ora cancellate, Costa offrirà due soluzioni: il rimborso della somma oppure la possibilità di prenotare un nuovo viaggio sulla Costa Smeralda, o su una qualsiasi altra nave Costa, con il 30% di sconto. «Costa Crociere - conclude la compagnia - è sinceramente dispiaciuta per quanto accaduto e sta provvedendo a informare le agenzie di viaggio e gli ospiti prenotati sulle crociere di Costa Smeralda dal 30 novembre al 20 dicembre 2019, che non potranno più essere effettuate». Per l'arrivo nel **porto di Savona**

delle grandi navi (oltre alla Smeralda nei cantieri di Turku è in costruzione Costa Toscan, che sarà consegnata nel 2021) le banchine e il Palacrociere sono stati interessati da alcuni ampliamenti. I lavori sono conclusi e sono in corso i collaudi. Per il Palacrociere (2,5 milioni di euro di investimenti) il progetto dell'ampliamento, firmato dallo Studio Vicini Architetti di Genova, ha previsto la risistemazione dell'area del controllo bagagli e check-in e la costruzione di un cubo di vetro sul terrazzo lato città, per consentire una maggiore fruibilità dello spazio dedicato ai passeggeri. La fontana al primo piano del Palacrociere è stata tolta, mentre la statua che era davanti al check-in spostata a piano terra. Il progetto comprende anche la sostituzione dei due finger esistenti, cioè le passerelle coperte per accedere alle navi nelle operazioni di imbarco e sbarco passeggeri, con altrettanti di maggiori dimensioni. I lavori sulle banchine, per un investimento di 13,3 milioni, hanno comportato lo scalo di 2 metri del fondale davanti al Palacrociere. Lavori che hanno causato disagi ad alcuni residenti delle zone vicino al **porto** e del centro storico, dove erano state segnalate vibrazioni, e in alcuni casi crepe negli edifici. - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI La nuova ammiraglia Costa Smeralda nel cantiere di Turku in Finlandia. foto: cantieri meyer.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Lunga 337 metri e larga 42 è la più grande in assoluto tra quelle battenti bandiera italiana La società ha investito un miliardo di dollari, nel 2021 sarà pronta anche una nave gemella

Un gioiello da 180 mila tonnellate che può ospitare oltre 8 mila persone

Una nave dalla stazza da 180 mila tonnellate, con 2 mila 612 cabine e in grado di trasportare 6mila 518 passeggeri più 1.678 membri dell'equipaggio. Sono solo alcuni dei numeri della Costa Smeralda, attesa al **porto** di **Savona** per il 21 dicembre, dove partirà per la crociera nel Mediterraneo di sei giorni, con partenza il sabato da **Savona** per Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia e La Spezia. Nella costruzione della Smeralda Costa ha fatto un investimento 1 miliardo di dollari e la nave fa parte di un progetto più ampio che prevede la consegna di una gemella nel 2021. Lunga 337 metri e larga 42, la Costa Smeralda sarà la nave da crociera battente bandiera italiana più grande in assoluto. A bordo saranno assunti circa 750 italiani, per garantire più servizi in lingua madre di quella che è prevalentemente la clientela di Costa. La nave ha 9 bar, 11 ristoranti, 5 punti ristoro e un ristorante interamente dedicato ai bambini e alle loro famiglie. C'è inoltre un parco acquatico con scivoli, un teatro a prua della nave, una discoteca, il casinò, sala giochi, piano bar Jazz Club. La Smeralda è la prima nave da crociera ad avere un museo, il CoDe- Costa Design Collection. Il CoDe è uno spazio espositivo di 400metri quadrati dedicato al design Made in Italy di ieri e di oggi, dalla moda ai trasporti. Nello spazio chiamato «Piazza di Spagna», a poppa della nave, ci saranno spettacoli all'aperto, cosa ad oggi impossibile sulle navi di precedente generazione e ci sarà anche una passerella trasparente. La Costa Smeralda sarà alimentata interamente con Lng, cioè a gas naturale liquefatto (il rifornimento è previsto nel **porto** di Barcellona) che consentirà di ridurre le emissioni di gas di scarico, in particolare quelle di zolfo, azoto, anidride carbonica e particolato. E.R. - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI progetto.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Torre piloti, parla l'ammiraglio «Rischi? Io non sapevo niente»

Angrisano imputato al processo bis sulla tragedia: «Nessuno mi segnalò pericoli» La madre di una vittima sbotta: «Lo ammazzo». E il giudice sospende l'udienza

Tiziano Ivani

«Nessuno mi ha mai riferito di rischi particolari. Il crollo della Torre Piloti è stato un evento imprevedibile. Se avessi saputo che era pericolosa, che gli uomini che ci lavoravano erano in pericolo, sarei stato il primo a non farli stare lì». L'ammiraglio Felicio Angrisano si agita di continuo. Sbatte i palmi delle mani sul banco degli imputati, allarga le braccia, consulta alcuni documenti, ma non perde mai il filo. «Non potevo evitare quella tragedia, perché quel rischio non era noto. Lo spazio acqueo era sufficiente per consentire a una nave di fare quella manovra. Il problema è stato il guasto sulla Jolly Nero», afferma fissando il giudice Paolo Lepri. L'ex comandante della Capitaneria di **porto a Genova** - che insieme ad altri tredici tra tecnici e addetti alla sicurezza risponde di omicidio colposo e crollo nel processo bis sulla strage della Jolly Nero, il filone sul posizionamento della Torre piloti - continua con il suo canovaccio anche quando Adele Chiello, la mamma del marinaio Giuseppe Tusa (una delle nove vittime), sbotta in aula. MINACCE IN AULA «Lo ammazzo», minaccia la donna quasi in lacrime. Il giudice allora sospende l'udienza per qualche minuto, convoca gli avvocati e invita la donna «a contenere le proprie sofferenze». «Ho perso il controllo perché ritengo che le dichiarazioni dell'ammiraglio Angrisano siano state indegne. Ha detto che qualcuno avrebbe dovuto segnalare la pericolosità della Torre Piloti. Cosa intendeva chela colpa è di quei ragazzi morti sotto le macerie?», dirà la donna poco dopo la fine dell'udienza. Angrisano parla per più di quattro ore, replicando punto su punto alle accuse che gli vengono mosse. Anche quando il pubblico ministero Walter Cotugno lo incalza su un video girato da una delle vittime, il sottocapo Daniele Fratantonio, che nel 2012 (un anno e mezzo prima dell'incidente) pubblicò sul proprio profilo Facebook le immagini di una crociera che sfiorava la Torre Piloti durante la manovra per uscire dal **porto**. «L'ho visto soltanto dopo la tragedia», chiarisce l'ammiraglio. LE CONTESTAZIONI La Procura contesta ad Angrisano, difeso dall'avvocato Ernesto Monteverde, di non aver adottato «tutte le misure necessarie a tutelare l'integrità fisica dei suoi sottoposti». Il pm Cotugno sostiene che avrebbe dovuto ordinare «specifiche disposizioni in presenza di una situazione di particolare pericolo, costituita dalla presenza di una torre alta oltre 50 metri costruita in vetro e cemento, utilizzata da persone e totalmente priva di qualunque protezione rispetto a urti di navi». Lo stesso magistrato afferma da tempo che «il pericolo determinato dal posizionamento, unico nel suo genere, non è stato affatto valutato». A questo processo si è arrivati dopo l'opposizione alla richiesta di archiviazione portata avanti proprio da Adele Chiello. Il primo processo, quello sulla manovra fatale e sulle avarie sottovalutate a bordo della Jolly Nero, si è concluso in appello - con le condanne principali all'allora comandante della portacontainer Roberto Paoloni, al primo ufficiale Lorenzo Repetto e al direttore di macchina Franco Giammoro. -



Torre Piloti, il super-ammiraglio "Nessuno aveva segnalato rischi"

Felicio Angrisano, il 7 maggio del 2013 comandante della Capitaneria di Porto di Genova indagato nel processo-bis, difende la posizione della struttura e lo spazio di manovra delle navi

di Marco Lignana

"Non c'era stato alcun pericolo fino a quel momento. Se avessi saputo che la Torre li posizionata era pericolosa, che gli uomini che ci lavoravano erano in pericolo, sarei stato il primo a non farli stare lì. Ma lo spazio di manovra delle navi è sempre stato ampiamente sufficiente". Nell'interrogatorio fiume dell'ammiraglio Felicio Angrisano, comandante della Capitaneria di Porto di Genova quando il 7 maggio 2013 la Torre Piloti crollò dopo essere stata colpita dalla nave Jolly Nero facendo 9 morti e 4 feriti, l'imputato più illustre lo ha ripetuto infinite volte: "Nessuno mi segnalò mai criticità per la posizione della Torre, nessuno si lamentò". Cinque ore di botta e risposta solo con i legali di parte civile e con il pubblico ministero Walter Cotugno, che per lui ha chiesto il processo con le pesantissime accuse di omicidio colposo, attentato alla sicurezza dei trasporti e crollo di costruzioni. Secondo il pm, Angrisano avrebbe avuto gradi, mezzi e conoscenze per fare qualcosa con una torre che "venne costruita a cavallo della banchina senza tener conto delle azioni non ordinarie incidenti sulla struttura come l'urto di navi in manovra nello spazio acqueo antistante al manufatto in assenza di qualsiasi protezione". In un clima molto teso, che ha costretto il giudice Paolo Lepri a interrompere l'udienza: Adele Chiello, madre di Giuseppe Tusa, (una delle vittime della tragedia), proprio la donna che ha fatto riaprire l'inchiesta bis sulla collocazione della torre, si è lasciata andare a una frase minacciosa nei confronti di Angrisano. Il giudice ha fermato tutto: "Rispetto la sofferenza ma chiedo di contenerla, e le minacce non le tollero". Del resto fin dalla prima udienza le scintille fra pm e legali sono state all'ordine del giorno. Ieri, ancora una volta, fra il difensore di Angrisano Ernesto Monteverde e il pm Cotugno. Il quale ha ovviamente ricordato la famosa immagine postata da un'altra vittima del crollo, Daniele Fratantonio, che nel 2012 aveva pubblicato la foto di una nave da crociera passare a un soffio da Torre Piloti con il commento "Se anche tu vedi passare una nave a questa distanzacosa diresti?". Angrisano ha risposto dicendo che "quella foto l'ho vista soltanto dopo il crollo della Torre, nessuno prima mi aveva segnalato il problema". Angrisano è imputato insieme a altre 13 persone tra costruttori, collaudatori, progettisti e datori di lavoro. "A molo Giano - ha proseguito l'ammiraglio - non c'era mai stato alcun incidente dal 1938 (anno in cui è sorto il molo, ndr). Anzi nel 2012 dopo il terremoto in Emilia Romagna feci fare un controllo alla struttura da parte dei tecnici del Genio Civile e risultò tutto a posto". Lunedì proseguirà l'interrogatorio.



Torre piloti, nuova udienza nel processo bis

Oggi l'interrogatorio di Felice Angrisano, all'epoca comandante della Capitaneria di porto di Genova

Nuova udienza questa mattina nel processo bis per il crollo della torre piloti del porto di Genova, avvenuto il 7 maggio 2013 a opera della nave cargo Jolly Nero, causando nove morti. Ieri sono iniziati gli interrogatori degli imputati. Fra gli altri sono stati ascoltati Giovanni Lettich, all'epoca comandante dei Piloti del porto di Genova, e Fabio Capocaccia, allora presidente del Consorzio autonomo del porto. Oggi l'interrogatorio di Felice Angrisano, all'epoca comandante della Capitaneria di porto di Genova. Gli imputati nel processo sono in tutto dodici. La Procura aveva chiesto l'archiviazione, ma il gip aveva ordinato nuove indagini dopo l'opposizione di Adele Chiello, madre di Giuseppe Tusa, una delle vittime. Secondo l'accusa, sostenuta dal pm Walter Cotugno, la torre piloti di Genova venne "costruita a cavallo della banchina senza tener conto delle azioni non ordinarie incidenti sulla struttura come l'urto di navi in manovra nello spazio acqueo antistante al manufatto in assenza di qualsiasi protezione".

The screenshot shows the 'Genova Today' website with the headline 'Torre piloti, nuova udienza nel processo bis'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the article, there is a section titled 'I più letti di oggi' (Most read today) with several small thumbnail images and titles of other articles. The website layout includes a top navigation bar with the site name and a 'Cronaca' (News) section header.

me responsabili civili Crollo Torre Piloti, la
Torre piloti, processo bis con 12 imputati:
no al via i lavori Video Torre piloti, sei anni
il 'silenzio' e le sirene della Capitaneria in
ndetta ma monito per i furbetti Torre Piloti,

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Torre Piloti, Angrisano: "Fino al giorno del crollo non c' erano stati pericoli"

Genova - «Non c' era stato alcun pericolo fino a quel momento. Se avessi saputo che era pericolosa, che gli uomini che ci lavoravano erano in pericolo, sarei stato il primo a non farli stare lì». Lo ha detto l' amm. Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di **porto** di **Genova**, interrogato durante il processo bis per il crollo della Torre piloti del **porto** di **Genova**, processo incentrato sul luogo dove la torre venne costruita. L' edificio crollò il 7 maggio 2013 sotto l' urto del cargo Jolly Nero in avaria, causando nove morti. Mentre l' ammiraglio veniva ascoltato ci sono stati momenti di tensione con Adele Chiello, la mamma di Giuseppe Tusa. Il giudice ha brevemente sospeso l' udienza. Angrisano è imputato insieme a altre 11 persone tra costruttori, collaudatori, progettisti e datori di lavoro. «A molo Giano - ha proseguito l' ammiraglio - non c' era mai stato alcun incidente dal 1938 (anno in cui è sorto il molo, ndr). Nel 2012, dopo il terremoto in Emilia Romagna, feci fare un controllo alla struttura da parte dei tecnici del Genio Civile e risultò tutto a posto». Il processo è nato grazie alla tenacia della Chiello. La procura aveva chiesto l' archiviazione ma, dopo l' opposizione della donna, il gip aveva ordinato nuove indagini. Secondo l' accusa, sostenuta dal pm Walter Cotugno, la torre piloti di **Genova** venne «costruita a cavallo della banchina senza tener conto delle azioni non ordinarie incidenti sulla struttura come l' urto di navi in manovra nello spazio acquico antistante al manufatto in assenza di qualsiasi protezione».



Il porto

Digitalizzazione dei moli, intesa fra Dogane e Authority

Accelerare l'ammodernamento tecnologico del **sistema** doganale e **portuale** italiano. Questo l'obiettivo dei protocolli di intesa firmati con le **Autorità** di **sistema portuale** del Mare Ligure occidentale e del Mare Adriatico orientale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei principali scali dei due sistemi portuali. Si avvia quindi l'asse Tirreno-Adriatico. Lo annuncia in una nota l'Agenzia Dogane e Monopoli. Per il Mare Ligure occidentale gli interventi riguarderanno gli scali di Genova, Savona- Vado Ligure e Pra' con interventi di digitalizzazione, tramite interoperabilità tra il **sistema** doganale e quello **portuale**, delle procedure di entrata/ uscita e imbarco/ sbarco delle merci per migliorare i processi doganali, ottimizzandone l'impatto sui processi logistico- portuali. A questi si affiancherà - precisa l'Agenzia - anche lo sviluppo di analisi avanzate sugli introiti derivanti dalle tasse portuali. Obiettivo, tra l'altro - prosegue la nota - "il miglioramento delle procedure operative e la delocalizzazione dei controlli doganali per decongestionare il porto e la viabilità". A settembre, riferisce la nota, sono stati completati i sopralluoghi per le valutazioni di fattibilità dei progetti in tutti i porti; sono inoltre in fase di realizzazione gli interventi a Bari e Ancona con i quali sono stati sottoscritti i relativi accordi. E' in corso il dialogo con le **Autorità** di **sistema portuale** competenti sui porti di Venezia, Livorno, La Spezia, Catania e Augusta per la sottoscrizione dei relativi accordi. Entro il 2019 si avvieranno altri tre- quattro progetti mentre ulteriori - conclude l'Agenzia - partiranno nel 2020. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Digitalizzazione delle procedure, accordo tra Agenzia delle Dogane e Adsp del Mar Ligure Occidentale

Gli interventi previsti nel documento riguarderanno gli scali di Genova, Savona-Vado Ligure e Pra'

Un protocollo per la digitalizzazione delle procedure doganali è stato firmato oggi tra l'Agenzia delle Dogane e l'**Autorità di Sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale. Gli interventi previsti nel documento riguarderanno gli scali di Genova, Savona-Vado Ligure (a supporto dell'avvio operativo a breve del nuovo scalo) e Pra' con interventi di digitalizzazione (tramite interoperabilità tra il **sistema** doganale e quello **portuale**) delle procedure di entrata/uscita e imbarco/sbarco delle merci per migliorare i processi doganali, ottimizzandone l'impatto sui processi logistico-portuali. A questi si affiancherà anche lo sviluppo di analisi avanzate sugli introiti derivanti dalle tasse portuali nonché di ottimizzazione dei processi doganali nello scalo di Genova Sampierdarena. Sono nove, complessivamente, le **Autorità di sistema portuale** interessate, per ben 12 porti nazionali. È in corso il dialogo con le **Autorità di sistema portuale** competenti sui porti di Venezia, Livorno, La Spezia, Catania e Augusta per la sottoscrizione dei relativi accordi. Di prossimo avvio, entro il 2019 altri tre o quattro progetti mentre un ulteriore gruppo partirà nel 2020.



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Digitalizzazione nei porti, l' Agenzia di Dogane e Monopoli modernizza l' Autorità di Sistema del Mar Ligure occidentale

Una vera e propria accelerazione per quanto riguarda l' ammodernamento tecnologico del sistema doganale e portuale italiano

Liguria . E' stato firmato oggi tra l' Agenzia Dogane e Monopoli e l' **Autorità di sistema** portuale del Mare Ligure Occidentale il protocollo per la digitalizzazione delle procedure doganali nei principali scali dei due sistemi portuali. Una vera e propria accelerazione per quanto riguarda l' ammodernamento tecnologico del **sistema** doganale e portuale italiano. Presenti il presidente Paolo Emilio Signorini e il direttore Benedetto Mineo, gli interventi previsti nel documento riguarderanno gli scali di Genova, Savona-Vado Ligure (a supporto dell' avvio operativo a breve del nuovo scalo) e Prà con interventi di digitalizzazione, tramite interoperabilità tra il **sistema** doganale e quello portuale, delle procedure di entrata/uscita e imbarco/sbarco delle merci al fine di migliorare i processi doganali, ottimizzandone l' impatto sui processi logistico-portuali. A questi si affiancherà anche lo sviluppo di analisi avanzate sugli introiti derivanti dalle tasse portuali nonché di ottimizzazione dei processi doganali nello scalo di Genova Sampierdarena. Sono nove, complessivamente, le **Autorità di sistema** portuale interessate, per ben 12 porti nazionali. E' in corso il dialogo con le **Autorità di sistema** portuale competenti sui porti di Venezia, Livorno, La Spezia, Catania e Augusta per la sottoscrizione dei relativi accordi. Di prossimo avvio, entro il 2019 altri tre/quattro progetti mentre un ulteriore insieme di progetti partirà nel 2020. Dalla Home Sotto l' albero... Il rinvio per Costa Smeralda è un bel regalo di Natale per Savona: "Pronti ad una grande accoglienza" Brutta storia Maltrattamenti e atti persecutori contro moglie e figlia: cellese a processo RISARCIMENTI Mareggiata 2018: dalla Regione stanziati oltre 11 milioni di euro per i comuni savonesi titolo iridato Savate, Chiara Vincis ce l' ha fatta: è campionessa del mondo.



Protocollo per la digitalizzazione delle procedure doganali

Firma tra Agenzia Dogane e Monopoli e AdSp mar Ligure occidentale

Giulia Sarti

GENOVA L'Agenzia Dogane e Monopoli e l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale hanno firmato un protocollo per la digitalizzazione delle procedure doganali nei principali scali dei due sistemi portuali. Una vera e propria accelerazione per quanto riguarda l'ammodernamento tecnologico del sistema doganale e portuale italiano. Alla firma hanno preso parte il presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini e il direttore dell'Agenzia Dogane e Monopoli Benedetto Mineo. Gli interventi previsti nel documento riguarderanno gli scali di Genova, Savona-Vado Ligure (a supporto dell'avvio operativo a breve del nuovo scalo) e Prà con interventi di digitalizzazione, tramite interoperabilità tra il sistema doganale e quello portuale, delle procedure di entrata/uscita e imbarco/sbarco delle merci al fine di migliorare i processi doganali, ottimizzandone l'impatto sui processi logistico-portuali. A questi si affiancherà anche lo sviluppo di analisi avanzate sugli introiti derivanti dalle tasse portuali nonché di ottimizzazione dei processi doganali nello scalo di Genova Sampierdarena. Sono nove, complessivamente, le Autorità di Sistema portuale interessate, per ben 12 porti nazionali. È in corso il dialogo con quelle competenti sui porti di Venezia, Livorno, La Spezia, Catania e Augusta per la sottoscrizione dei relativi accordi. Di prossimo avvio, entro il 2019 altri tre o quattro progetti, mentre un ulteriore insieme di progetti partirà nel 2020.



Porti digitali, accordo tra Genova e Trieste

GENOVA - Nasce l'asse tra mare Adriatico e mar Tirreno nel **sistema** portuale : i porti di Genova e Trieste, infatti, hanno firmato una serie di protocolli d'intesa per accelerare l'ammodernamento del **sistema** di digitalizzazione delle procedure doganali. Si tratta di un percorso già in atto da tempo e sviluppato con grande decisione dall'Agenzia delle Dogane : rendere più snella la burocrazia portuale, infatti, è un passo tanto decisivo per la competitività dei porti quanto l'implementazione di nuove infrastrutture. L'**Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale vedrà interventi negli scali di Sampierdarena, Pra' e Vado (a supporto della nuova piattaforma Apm): sarà favorita l'interoperabilità tra il **sistema** doganale e quello portuale, delle procedure di entrata/uscita e imbarco/sbarco delle merci al fine di migliorare i processi doganali, ottimizzandone l'impatto sui processi logistico-portuali. A questi si affiancherà anche lo sviluppo di analisi avanzate sugli introiti derivanti dalle tasse portuali. Per il Mare Adriatico orientale, l'**autorità** guidata da Zeno D'Agostino, gli interventi graveranno sul porto di Trieste e sul retroporto di Ferneti, per la piena integrazione digitale tra le attività del porto stesso e il **sistema** degli interporti e punti franchi sul territorio regionale. Il programma di ammodernamento digitale di Agenzia delle Dogane continuerà con altri porti in giro per l'Italia: tra gli altri, quello della Spezia che sta lavorando per arrivare alla firma di suoi propri protocolli.

The screenshot shows the PrimoCanale.it website with the article "Porti digitali, accordo tra Genova e Trieste" dated Monday, 29 October 2019. The article is part of the "PORTI E LOGISTICA" section and discusses the digitalization of port procedures and the interoperability of the customs and port systems. It mentions the involvement of the Agenzia delle Dogane and the Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. The article also highlights the importance of digitalization in improving port efficiency and reducing bureaucracy. The website layout includes a navigation bar, a main content area with a large image of a port, and a sidebar with related news and a comments section.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Digitalizzazione, Genova e Savona partner delle Dogane

Genova - E' stato firmato oggi tra l' Agenzia Dogane e Monopoli e l' Autorità di sistema portuale del Mare Ligure Occidentale il protocollo per la digitalizzazione delle procedure doganali nei principali scali dei due sistemi portuali. Una vera e propria accelerazione per quanto riguarda l' ammodernamento tecnologico del sistema doganale e portuale italiano. «Presenti il presidente **Paolo Emilio Signorini** e il direttore Benedetto Mineo - si legge in una nota dell' Authority - gli interventi previsti nel documento riguarderanno gli scali di Genova, Savona-Vado Ligure (a supporto dell' avvio operativo a breve del nuovo scalo) e Prà con interventi di digitalizzazione, tramite interoperabilità tra il sistema doganale e quello portuale, delle procedure di entrata/uscita e imbarco/sbarco delle merci al fine di migliorare i processi doganali, ottimizzandone l' impatto sui processi logistico-portuali. A questi si affiancherà anche lo sviluppo di analisi avanzate sugli introiti derivanti dalle tasse portuali nonché di ottimizzazione dei processi doganali nello scalo di Genova Sampierdarena ». Sono nove, complessivamente, le Autorità di sistema portuale interessate, per ben 12 porti nazionali. E' in corso il dialogo con le Autorità di sistema portuale competenti sui porti di Venezia, Livorno, La Spezia, Catania e Augusta per la sottoscrizione dei relativi accordi. Di prossimo avvio, entro il 2019 altri tre/quattro progetti mentre un ulteriore insieme di progetti partirà nel 2020.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Vertenza Gnv, sospeso lo sciopero del porto di Genova

Genova - Cgil, Cisl e Uil hanno deciso di sospendere lo sciopero del porto di **Genova** programmato per il 31 ottobre e proclamato dopo il licenziamento di un lavoratore della compagnia Gnv. I sindacati, dopo un vertice già convocato a Palazzo San Giorgio, decideranno domani se annullare la giornata di protesta oppure confermarla.



L'evento Alla fine di novembre una mostra a Palazzo San Giorgio celebrerà il genio del pittore chiamato a confrontarsi con i fortunali dell'epoca

Salvare i moli? Un'opera d'arte

Nei primi anni del Seicento Bernardo Strozzi propose al Senato della Repubblica un progetto di difesa del porto dalle tempeste

di Massimo Minella C'è un filo che corre sott'acqua e per questo è invisibile. Un filo che lega indissolubilmente la lunga storia del porto di Genova e a un certo punto della sua rotta chiama addirittura in causa un pittore, Bernardo Strozzi, una delle massime espressioni artistiche del Seicento genovese, che proprio in queste settimane una mostra curata con sapienza da Anna Orlando e Daniele Sanguineti celebra a Palazzo Nicolosio Lomellino. Ieri come oggi, infatti, la primaria fonte di vita della città era oggetto di attacchi naturali (e non solo) e quindi andava protetta. Tempeste, fortunali, mareggiate minacciavano ciclicamente le banchine della Lanterna. Creare strutture che potessero metterle al riparo dalle catastrofi naturali era quindi obbligatorio, mettendo a frutto ogni possibile soluzione dell'ingegno umano. Prima delle tecniche, era la progettualità del singolo a fare la differenza. E non sorprende che più d'uno, nel tempo, si sia confrontato con questa tematica quanto mai attuale, che ci rimanda a un presente del porto di Genova che parla di nuove dighe, strutture di protezione, tecnologie sofisticate per aumentare i livelli di sicurezza. Proprio all'interno delle iniziative volute per celebrare l'arte di Strozzi, Palazzo San Giorgio, sede dell' **autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale (che unisce gli scali di Genova e Savona) ospiterà dal 27 novembre nella sala delle Compere la mostra "Bernardo Strozzi e il porto, il Leonardo della Genova del Seicento", a cura di Anna Orlando e Roberto Santamaria, con la collaborazione di Flavia Gattiglia.

Proprio come Leonardo, che progettò la Milano circondata dalle acque che ancora vive attorno alla cerchia dei Navigli, anche Bernardo Strozzi rese manifesto il suo talento di ingegnere per progettare il porto dai fortunali, organizzando un **sistema** di difesa. Una violenta mareggiata aveva infatti colpito pesantemente il porto nel 1613. Le navi erano state strappate dagli ormeggi, il danno economico era stato enorme. Strozzi, il religioso (frate cappuccino) poco incline ai lunghi soggiorni in convento e meglio disposto a seguire la vocazione dell'arte, non disdegna una progettualità avveniristica, la stessa di cui ancora oggi ha bisogno il primo porto d'Italia, costretto a operare in spazi angusti per le manovre di navi sempre più grandi e impegnato ad aumentare i suoi livelli di sicurezza. Uguali le dinamiche che quattrocento anni fa spinsero Bernardo Strozzi a occuparsi del porto. Questo straordinario maestro del colore, infatti, si trasformò in ingegnere, come testimoniamo documenti d'archivio che verranno svelati nella mostra di Palazzo San Giorgio. Ben sedici navi e più di cinquanta imbarcazioni più piccole erano state distrutte dalla tempesta. Strozzi elabora allora un serie di soluzioni che traduce in dipinti e incisioni sul tema del naufragio, sottoponendole al Senato della Repubblica. In particolare, l'8 gennaio del 1614 presenta un progetto per dotare il porto di potenti cavi che rendano più sicuri gli ormeggi. E cinque anni più tardi, nel 1619, sottopone sempre al Senato un piano di radicale trasformazione dello scalo, tale da metterlo al sicuro da ogni attacco della natura. Sono disegni da proteggere, perché altri potrebbero impossessarsene e farli propri. Non è dato sapere se arrivarono fino ai senatori, ma ciò che conta è la progettualità di un'idea sempre attuale che rivivrà nella mostra di Palazzo San Giorgio in cui verranno esposti inediti documenti d'archivio sostenuti da un apparato didattico per guidare il visitatore nella loro lettura e interpretazione.



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Nave Costa in ritardo: un mese senza sbarchi al terminal spezzino

Il terminal spezzino vedrà solo cinque scali di navi da crociera da qui a fine anno. Arriverà ancora per due giovedì, 31 ottobre e 7 novembre, Costa Fortuna. Il 5 e il 12 dicembre le ultime toccate dell'anno di Msc Seaview. Poi ci sarà oltre un mese di "deserto", senza nessuna grande nave ormeggiata. Un "buco" che non era previsto e che è dovuto al ritardo nella costruzione di Costa Smeralda. La nave è in allestimento nel cantiere finlandese Meyer, a Turku, ma secondo quanto filtra occorrerà attendere ancora. Costa Smeralda sarà una nave immensa, in grado di ospitare oltre 6500 passeggeri, e sarà alimentata totalmente a Gnl. La complessità della costruzione aveva già fatto annullare le tre toccate previste alla Spezia in novembre. Ora sono state cancellati anche gli scali di dicembre: 6, 13 e 20 dicembre. Costa Smeralda dirigerà la sua prua nelle acque del golfo non prima di venerdì 27 dicembre. Con la cancellazione di questi sei scali complessivamente il **porto** spezzino perde potenzialmente quest'anno 40 mila passeggeri. I tour operator si stanno dando da fare in queste ore a fronte delle cancellazioni. Cambierà poco, almeno dal punto di vista gestionale, per il terminal spezzino che già dal primo novembre dovrebbe lavorare a ranghi ridotti e solo in concomitanza con l'arrivo delle navi. La crociera inaugurale per Costa Smeralda era prevista per il 3 novembre da Savona. Alla fine si salperà il 21 dicembre, per il tour del Mediterraneo occidentale che toccherà di seguito Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia e infine La Spezia ogni venerdì. E sarà l'unica nave in arrivo qui sino a primavera.

Poi a fine maggio sostituirà lo scalo spezzino con Cagliari. Intanto sembra ci siano buone notizie per quel che riguarda la procedura di verifica dell'Antitrust, ferma da mesi, sull'affidamento della gestione dei servizi crocieristici nel terminal spezzino a Costa, Msc e Royal Caribbean. I tre colossi, che si occuperanno anche della realizzazione del nuovo terminal, potrebbero subentrare come previsto già dal prossimo primo gennaio. - L. IV.



Giovanni Stella assume il comando del Porto di La Spezia

Stella, capitano di Vascello, è il nuovo del compartimento marittimo e comandante del porto della Spezia. Napoletano di origine, proviene dalla Direzione Marittima del Veneto, dove ha rivestito il delicato incarico di comandante in seconda. Laureato in Economia Marittima presso l'Istituto Universitario Navale di Napoli, dopo essere stato nominato ufficiale del ruolo normale del Corpo delle Capitanerie di porto nel 1992, ha prestato servizio dapprima a Napoli, poi a Livorno. Ha ricoperto il ruolo di comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino (Livorno) tra il 2000 e il 2003 e, con il grado di capitano di Fregata, è stato designato quale comandante della Capitaneria di Porto di Porto Torres (Sassari) nel 2010, incarico svolto fino al 2012, quando è stato nominato comandante in II della Direzione Marittima del Lazio. Dal 2013 al 2017 ha ricoperto il delicato incarico di capo dell'Ufficio Impiego del personale non direttivo del Corpo delle Capitanerie di Porto presso il Comando Generale.



Laghezza: che destino i porti liguri?

LA SPEZIA Dopo anni di convegni scrive in una sua dura nota il presidente di Confetra Liguria Alessandro Laghezza in cui abbiamo magnificato la capacità dei nostri **porti** di diventare l'Hub logistico non solo dell'Italia ma anche del centro Europa, dobbiamo tristemente constatare come tutte le grandi opere portuali, inclusi i dragaggi, viaggiano con fortissimo ritardo. A questi ritardi continua Laghezza si sommano quelli delle infrastrutture stradali e ferroviarie; di fatto solo il Terzo Valico sembra pur faticosamente procedere, mentre su Ferrovia Pontremolese e Gronda, vitali per tutto il sistema ligure, si sono spese fino ad oggi solo parole. Il porto di Genova, Voltri escluso, è di fatto bloccato nel suo sviluppo da inadeguate connessioni ferroviarie e stradali, dalla posizione della diga foranea e dell'aeroporto; il nuovo terminal di Vado si scontrerà presto con i limiti di un'autostrada saturo e lontana dal Porto. A La Spezia, dopo 20 anni di immobilismo scrive ancora il presidente di Confetra Liguria dovrebbe partire un importante piano di sviluppo di banchine, del quale però, in assenza di certezze sui dragaggi, non si vede ancora traccia. Questo senza dimenticare lo stato penoso di tutto il sistema autostradale ligure, saturo ed inadeguato, e delle connessioni con la Francia, affidate per le merci alla sola Autostrada dei Fiori ed al Frejus. Il tutto mentre Shanghai movimentava 42 milioni di TEUs e Rotterdam, primo porto europeo, ne muove 14.5, il triplo dell'intero sistema portuale ligure. Confetra Liguria chiede dunque uno scatto di orgoglio, una rivoluzione culturale che metta la realizzazione e la gestione delle infrastrutture al primo posto fra le priorità della politica, estendendo le possibilità della legge 130 (nata per fronteggiare l'emergenza Morandi) a tutto il sistema infrastrutturale e logistico ligure, sbloccando i mille cantieri fermati non tanto dalla mancanza di risorse ma dalla burocrazia e dall'inadeguatezza delle pubbliche amministrazioni. In caso contrario la Liguria rimarrà marginale conclude Laghezza rispetto ai grandi flussi di traffico e i progetti di trasformarla nell'Hub logistico d'Europa rimarranno confinati ai convegni ed alle promesse da campagna elettorale.



Annulata sospensione vertici AdSp Ravenna

Massimo Belli

RAVENNA Il Tribunale della Libertà di Bologna ha annullato ieri la sospensione dei vertici dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale disposta dal Gip di Ravenna il 25 Settembre scorso su richiesta della Procura di Ravenna. Le persone interessate dal procedimento sono il presidente Daniele Rossi, il segretario generale Paolo Ferrandino ed il direttore tecnico Fabio Maletti che ora possono quindi riprendere il loro lavoro ai vertici dell'Authority. La sospensione era stata disposta nell'ambito di una indagine condotta dalla Procura di Ravenna per inquinamento ambientale a seguito dell'affondamento di un relitto di nave abbandonato nel porto di Ravenna da molti anni. L'udienza avanti il Tribunale della Libertà si è svolta in contraddittorio fra il Pubblico Ministero di Ravenna, Angela Scorza ed i difensori delle parti avvocati Sirotti e Cavallari del Foro di Bologna. Le motivazioni saranno pubblicate successivamente, informa una nota dell'AdSp. Il presidente Rossi, ha dichiarato: Avevo riposto grande fiducia nel Tribunale della Libertà e ne ho molto apprezzato l'analisi competente, professionale e tempestiva. Ora ci apprestiamo a riprendere subito il lavoro interrotto con la determinazione e l'entusiasmo di sempre.



AGENZIA MARETTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza del Legname, 14 - 47123 - (Ravenna) - Italia - tel. 0544/210000

Messaggero Marittimo.it Login

SHIPPER LOGISTICA PORTO ALTOTRASPORTO

Annulata sospensione vertici AdSp Ravenna
Raccolti: riprendano subito il lavoro interrotto

RAVENNA - Il Tribunale della Libertà di Bologna ha annullato ieri la sospensione dei vertici dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale disposta dal Gip di Ravenna il 25 Settembre scorso su richiesta della Procura di Ravenna. Le persone interessate dal procedimento sono il presidente Daniele Rossi, il segretario generale Paolo Ferrandino ed il direttore tecnico Fabio Maletti che ora possono quindi riprendere il loro lavoro ai vertici dell'Authority. La sospensione era stata disposta nell'ambito di una indagine condotta dalla Procura di Ravenna per inquinamento ambientale a seguito dell'affondamento di un relitto di nave abbandonato nel porto di Ravenna da molti anni. L'udienza avanti il Tribunale della Libertà si è svolta in contraddittorio fra il Pubblico Ministero di Ravenna, Angela Scorza ed i difensori delle parti avvocati Sirotti e Cavallari del Foro di Bologna. Le motivazioni saranno pubblicate successivamente, informa una nota dell'AdSp. Il presidente Rossi, ha dichiarato: Avevo riposto grande fiducia nel Tribunale della Libertà e ne ho molto apprezzato l'analisi competente, professionale e tempestiva. Ora ci apprestiamo a riprendere subito il lavoro interrotto con la determinazione e l'entusiasmo di sempre.

ARGOMENTI CORRELATI
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE
DANIELE ROSSI - AMMINISTRATORE AMBITUALE - AMBITO PORTUALE
RIPRENDONO IL LAVORO

PER NON PERDERE: [OPINIONI INTERESSI](#)

Rossi riprende la guida del porto di Ravenna

Ennesimo 'ribaltone' alla testa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale. Il tribunale del Riesame, cui si erano appellati il presidente dell'ente Daniele Rossi, il Segretario Generale Paolo Ferrandino e il Direttore Tecnico Fabio Maletti, ha infatti annullato il provvedimento del GIP dello scorso 25 settembre che a carico loro aveva disposto la misura cautelare della sospensione dai pubblici uffici. I tre, come noto, sono indagati nell'ambito di un'inchiesta per inquinamento ambientale che verte attorno al parziale affondamento (con fuoriuscita di idrocarburi) del relitto della motonave Berkan B, da anni ormeggiata in porto a Ravenna. Una prima sospensione dei tre vertici dell'authority era stata annullata per un vizio 'di forma' (gli indagati non erano stati ascoltati prima dell'applicazione della stessa misura interdittiva). A seguito del corretto svolgimento dell'interrogatorio di garanzia, la sospensione era stata quindi confermata. In entrambi gli intervalli la guida dell'ente è stata assunta da Paolo Ferrecchi, dirigente della Regione Emilia Romagna, nominato (due volte) come Commissario Straordinario dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.



Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale: annullamento sospensione vertici AdSP Ravenna

Il Tribunale della Libertà di Bologna ha annullato in data odierna la sospensione dei vertici dell' **Autorità Portuale** di Ravenna (del Presidente, Daniele Rossi, del Segretario Generale, Paolo Ferrandino e del Direttore Tecnico, Fabio Maletti), disposta dal GIP di Ravenna il 25 settembre scorso su richiesta della Procura di Ravenna. La sospensione era stata disposta nell' ambito di una indagine condotta dalla Procura di Ravenna per inquinamento ambientale a seguito dell' affondamento di un relitto di nave abbandonato nel porto di Ravenna da molti anni. L' udienza avanti il Tribunale della Libertà si è svolta in contraddittorio fra il Pubblico Ministero di Ravenna Dottoressa Angela Scorza ed i difensori delle parti avvocati Sirotti e Cavallari del Foro di Bologna. Le motivazioni saranno pubblicate successivamente. Il Presidente Rossi, ha dichiarato : 'Avevo riposto grande fiducia nel Tribunale della Libertà e ne ho molto apprezzato l' analisi competente, professionale e tempestiva. Ora ci apprestiamo a riprendere subito il lavoro interrotto con la determinazione e l' entusiasmo di sempre'.



Il Tirreno

Livorno

economia del mare

Moby, dopo la quiete riecco la tempesta (che riguarda anche il porto di Livorno)

È durata pochissimo la pace: fondi in pressing sulle banche Il post del numero uno della società con un video di Al Pacino

Mauro ZucchelliLIVORNO. Altro che quiete dopo la tempesta: alla Balena Blu del Moby non si addice la bonaccia lacustre ed ecco che la compagnia della famiglia Onorato - che ha in pugno anche i marchi Tirrenia e Toremar - finisce dentro un uragano. Proprio quando sembrava che la battaglia campale con i fondi internazionali lasciasse il campo a una trattativa per la ristrutturazione del debito, è saltato lo scambio di traghetti con la compagnia danese Dfds che avrebbe portato nelle casse della società italiana una gran boccata di ossigeno finanziario in virtù della cessione di due gioielli di famiglia come la Moby Aki e la Moby Wonder ottenendo di rimpiazzarle con due navi vecchiotte come la King Seaways e la Princess Seaways, entrambe con più di trent'anni di onde sulle chiglie. L'annuncio arriva da Moby - sede legale a Milano ma quartier generale all'Elba e uffici livornesi al terminal crociere, lì dov'è la sede principale di Toremar - appena dopo aver ricevuto la mail con cui la società nordeuropea rompe il contratto di compravendita incrociata. Un fulmine a ciel sereno? Apparentemente sì, se pensiamo che solo pochi giorni fa si era avuta la rinuncia dei fondi a presentare appello contro il no del tribunale di Milano alla loro richiesta di fallimento della compagnia degli Onorato: e questo aveva fatto immaginare una navigazione più tranquilla per la flotta Moby, dopo che il tribunale di Milano aveva respinto al mittente l'istanza di "insolvenza prospettica" presentata dai fondi (ma, al tempo stesso, aveva messo in collo agli amministratori e al collegio dei revisori la responsabilità di far decollare strategie di risanamento di conti zoppicanti). Ma subito dopo l'avvisaglia della pace erano saltati fuori anche crepe e scricchiolii. Basti pensare che in questi ultimi giorni un sito specializzato solitamente bene informato come Ship2Shore (S2S) aveva puntato il dito contro il fatto che non stava filando liscia come l'olio la liberazione dalle ipoteche che le banche avrebbero dovuto formalizzare prima di poter concretizzare davvero quest'operazione di scambio delle navi. E dietro - veniva fatto rilevare - non c'era semplicemente uno slittamento nei tempi burocratici bensì il pressing che nel frattempo i fondi internazionali avevano cominciato a fare sul pool di istituti di credito. Insomma: i fondi non ce l'avevano fatta a far valere di fronte al giudice fallimentare i propri timori per la dismissione di una fetta del patrimonio di Moby (della quale hanno in mano quote di un bond da 300 milioni di euro con scadenza 2023), ci provavano però di rinterzo richiamando una possibile corresponsabilità delle banche qualora liberassero l'ipoteca. Solo una tattica negoziale per mettere in difficoltà la controparte e spuntare una posizione più favorevole nella trattativa? Però qui, come fanno rilevare vari osservatori (e come indica anche S2S), non solo dal punto di vista finanziario ma anche da quello industriale i tempi non sono una variabile indipendente: ogni slittamento nella consegna fa partire in ritardo i lavori per trasformare i traghetti in navi Dfds con tutti i riflessi sulla possibilità di utilizzarli nella stagione di punta. Dev'essere per questo che Moby è andata al contrattacco dichiarando guerra a Unicredit, che è alla testa di un gruppo di istituti. Del resto, sulla propria pagina Facebook Vincenzo Onorato, patron della flotta di famiglia, pubblica un video di Al Pacino nel film di Oliver Stone "Ogni maledetta domenica": è l'allenatore di una squadra di football americano che deve affrontare un match decisivo in una condizione molto difficile per forfait, attriti, defezioni. «Siamo all'inferno adesso», dice Al Pacino-Tony D'Amato. «E possiamo rimanerci, farci prendere a schiaffi, oppure aprirci la strada lottando verso la



Il Tirreno

Livorno

luce. Possiamo scalare le pareti dell' inferno un centimetro alla volta. Io però non posso farlo per voi: sono troppo vecchio». E poi: «Perciò o noi risorgiamo adesso come collettivo, o saremo annientati individualmente. È il football ragazzi, è tutto qui». Non c' è bisogno di dire cosa succede quando, appena prima di buttarsi nella battaglia, il coach chiede ai suoi ragazzi: «E allora, cosa volete fare?». -- / ALTRO ARTICOLO A PAG. 10.

Il Tirreno
Livorno

La mappa

Quanto pesa il gruppo Onorato qui da noi

LIVORNO. Il destino della compagnia degli Onorato - il padre Vincenzo come patron, i figli Achille e Alessandro come tandem dirigente - ha una forte rilevanza per il **porto di Livorno**. A cominciare dal fatto che è stata sono società della galassia della Balena Blu a essersi aggiudicate, in tandem con Msc come socio di minoranza, la privatizzazione della **Porto 2000**, cioè la società che gestisce lo scalo passeggeri. L'ha fatto con un piano che annunciava 90 milioni di euro di investimenti e il restyling totale dello scalo per la parte che riguarda i servizi turistici. Non solo: come il "nemico" di sempre (Grimaldi) è uno dei principali operatori sul fronte delle "autostrade del mare" (tipologia di traffico che vede **Livorno** al primo posto in Italia e che è il business numero uno delle banchine livornesi), ed è "sceso a terra" diventando anche terminalista avendo acquisito da Renzo Conti il controllo di Ltm. Senza contare che l'inchiesta choc che ha per mesi e mesi ha decapitato l' Authority ha sullo sfondo lo scenario dello scontro fra Onorato e Grimaldi. --

LIVORNO

Moby, dopo la quiete riecco la tempesta (che riguarda anche il porto di Livorno)

Il duca più illustre lo scorso lunedì in persona sulle tinte rosse il porto del numero uno della società con un velivolo di Al Pacifico



Il porto di Livorno

Il porto di Livorno

Il porto di Livorno

Analisi Cliniche

Analisi Cliniche

Analisi Cliniche

Debutta il robot Silver 2 granchio "mangia rifiuti" per i fondali marini

Debutta il robot Silver 2 granchio "mangia rifiuti" per i fondali marini

Debutta il robot Silver 2 granchio "mangia rifiuti" per i fondali marini

Debutta il robot Silver 2 granchio "mangia rifiuti" per i fondali marini

Debutta il robot Silver 2 granchio "mangia rifiuti" per i fondali marini

Debutta il robot Silver 2 granchio "mangia rifiuti" per i fondali marini

Il Tirreno

Livorno

trasporti

Da Livorno alla Cina in treno un viaggio lungo 17 giorni

Il nuovo servizio merci fa tappa a Prato, diretto alla città commerciale di Xi' an Da gennaio 3 collegamenti settimanali. L'idea è creare una sorta di navette

Livorno. Prato-Xi' an, biglietto di andata su rotaia. Ma la partenza per la Cina è Livorno. È un biglietto lungo 17 giorni, quelli che serviranno per trasportare i container fino alla Terra di Mezzo. È un biglietto che fa gola alle grandi e piccole aziende che fanno export in Cina e hanno bisogno di accorciare i tempi rispetto al trasporto marittimo. Dal 13 novembre un treno merci speciale proveniente da Livorno farà tappa all' Interporto di Prato, per poi ripartire alla volta dell' hub di Verona, centro nevralgico della logistica europea che è sempre più green. Il nuovo asse strategico che guarda a Oriente, possibile grazie alla partnership con il gruppo tedesco DB Schenker, è stato annunciato durante il convegno "Il trasporto intermodale, leva di crescita per il territorio toscano", organizzato da Interporto insieme a Logistica Uno ai Magazzini Generali. Inizialmente il collegamento garantito dal colosso tedesco (presente con una filiale dentro Interporto) entrerà in funzione una volta alla settimana ma, dal gennaio 2020, i collegamenti settimanali saliranno a tre aggiungendosi a quelli già esistenti con il **porto** di La Spezia. In vista dei maggiori volumi ferroviari che inevitabilmente si produrranno, Interporto punta a rinnovare il sodalizio con Mercitalia Rail, società di Ferrovie dello Stato che gestisce il servizio di trasporto merci. «È sicuramente un partner centrale nello sviluppo di questo business, sulla scia delle indicazioni che arrivano dall' Unione Europea - sottolinea il neo presidente di Interporto Francesco Querci -. Attraverso il sistema integrato dell' intermodalità, lavoreremo sulla sostenibilità ambientale, riducendo inquinamento e traffico». Come funzionerà la nuova linea verso la Cina? Due i punti nevralgici: il **porto** di Livorno e l' hub di Verona. La città veneta ha infatti un ruolo di crocevia per le merci europee. Da lì passano i carichi diretti nel Nord Europa e viceversa: Danimarca, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Polonia, Repubblica Ceca. Da Verona, il treno proseguirà il suo lungo tragitto verso la città di Xi' an, in Cina. Il vantaggio? La velocità rispetto ai tempi della nave (17 giorni su ferro, 35-40 via mare). In una regione in cui solo l' 1% delle merci viaggia su rotaia, l' Interporto punta a diventare il nodo di scambio tra i porti della costa, il Nord Europa e la Cina. «Rispetto al collegamento con Livorno - fa sapere il direttore Daniele Ciulli - si potrebbe pensare a un sistema di treni navetta in grado di creare benefici economici e ambientali. Non è escluso che si possa pensare a come incrociare questa linea con quella esistente che ci collega a La Spezia». Prima che DB Schenker sviluppasse a Prato questo nuovo collegamento per la Cina passando per Verona, i treni tedeschi per l' Oriente partivano da Amburgo e Duisburg: le merci italiane arrivavano in Germania con i mezzi pesanti. Folla la platea di rappresentanti istituzionali presenti al convegno: il sindaco Matteo Biffoni, il presidente di Confindustria Toscana Alessio Ranaldo, il presidente del consorzio Detox Andrea Cavicchi, gli assessori regionali Vincenzo Ceccarelli e Stefano Ciuoffo. --Maria Lardara.



Darsena Europa, le nuove ipotesi (e forse Luca Becce torna in TDT)

GENOVA In questo nostro mondo della portualità che è costantemente in divenire, con moto uniformemente accelerato come si dice in fisica, molti dei giochi per la crescita, il rilancio o la sconfitta degli scali italiani si sta giocando sempre più a livello internazionale. Non è una novità, ma adesso siamo come si dice in Toscana alla porta coi sassi. Cioè alle decisioni. Il che in ogni caso è un sollievo, visto che la politica nazionale di decisioni veloci sembra incapace di prenderle. Il paradigma, visto da Genova, riguarda per le prossime settimane il porto di Livorno, ovvero la scommessa della Darsena Europa. L'AdSP di Livorno ha posto alla fine di novembre tra un mese il termine ultimo per le dichiarazioni d'interesse alla gara, mettendo sul piatto recente bilancio preventivo 60 milioni della stessa AdSP, 50 dei Cipe e 200 della Regione. Per la prima fase della Darsena, il terminal contenitori, ne servono altri 300 di chi volesse costruirla e gestirla. Più le opere accessorie dell'ultimo miglio, prima di tutto la tombatura dello sbocco dello Scolmatore dell'Arno/Canale dei Navicelli per assicurare accessi stradali e ferroviari adeguati. Il presidente Corsini, gettando l'anima al di là dell'ostacolo, ha detto recentemente che la Darsena Europa funzionerà dal 2023: un azzardo, per alcuni coraggioso, per altri irrealistico o peggio. Perché allora dobbiamo guardare alla Darsena Europa da Genova? Perché è da Genova, magari di rimbalzo dal mondo, che arrivano sussurri e grida su cambi di assetti internazionali che coinvolgono sia i Fondi franco-inglesi Infracapital & C. oggi proprietari del TDT unici ad aver manifestato un moderato interesse alla Darsena Europa sia i grandi gruppi armatoriali che ormai sono anche terminalisti. Gira voce, ormai accreditata, che si avvicini un cambio al vertice del TDT, con la presidenza di Schenone che passerebbe a una vecchia e apprezzata conoscenza, Luca Becce al posto del genovese, ad altri interessi rivolto. Becce, che è sempre nel Consiglio d'Amministrazione del TDT, verrebbe a integrare e potenziare la gestione di Marco Mignogna che ha fatto bene e continuerà. Perché? Perché a differenza delle tante chiacchiere, i Fondi sarebbero davvero interessati alla Darsena Europa, ma solo a patto di chiarire voce dal sen fuggita di qualcuno che non è l'ultimo arrivato il futuro del terminal Lorenzini come hub container anche del potente gruppo MSC. In termini più brutali: i Fondi del TDT sarebbero pronti a completare il business plan già presentato all'AdSP solo se quest'ultima confermasse che il Lorenzini rinuncerebbe ai contenitori. È noto che il terminal in questione ha una concessione multipurpose solo temporanea: ma in Italia è la malignità che circola non c'è niente di più permanente del temporaneo. Enio e il suo maxi-socio Aponte a loro volta non sono da sottovalutare. Il terminal va bene, i suoi traffici aumentano, il porto e l'economia locale ne traggono indubbi vantaggi anche nell'occupazione, in tempi non facili come sa anche Yuri De Filicaia con la sua Uniport. Cancellarli? Si rischia uno scontro tra massimi calibri. Sempre che Aponte non abbia più interesse a potenziare la sua presenza a La Spezia che non a lanciarsi con Enio in una joint venture con i Fondi per la Darsena Europa. Ma Aponte non è uno che molla: e tantomeno lo è Enio Lorenzini. Massimi calibri al confronto. Il tempo dei pollai livornesi sembra ormai preistoria. Però, come abbiamo sottolineato, la situazione è tutt'altro che lineare. Vero che la Darsena Europa è ormai inserita nella pianificazione nazionale delle infrastrutture. Però è vero anche che la pianificazione non avrebbe ancora chiarito tempi e risorse per le opere a carico dello Stato (modifica delle dighe esterne, canale di accesso attraverso le secche delle Meloria (parco!) più le mille complicità burocratiche derivate dal codice degli appalti. Ma il vero nodo, almeno a sentire là dove si puote ciò che si vuole, è la mancanza di chiarezza anche sul progetto definitivo e attendibile. Intanto però vanno avanti anche manovre parallele, che per il



La Gazzetta Marittima

Livorno

porto contano, e come! C'è in particolare la vicenda Sintermar, con l'acquisto delle aree per i traffici Grimaldi delle auto contestata dall'AdSP, rilanciata dal TAR, in attesa del definitivo contributo del Comune. Sulla Sintermar, l'alleanza Grimaldi-Neri sembra sempre più solida. E da parte sua il gruppo guidato da Piero Neri e dal figlio Corrado sta ulteriormente irrobustendosi, concentrandosi con il ridurre la catena di comando e (dicono) delle ramificazioni. È un gruppo livornese ormai internazionalizzato, con interessi in tutto il Mediterraneo, impegni sempre più articolati, prospettive di ormai prossimo sviluppo anche nel ramo delle demolizioni e costruzioni navali (PIM). Nessun dorma, recita il celebre passaggio della Turandot di Giacomo Puccini. Specialmente oggi. Senza dimenticare la spada di Damocle sull'AdSP da parte della Procura della Repubblica: da due giorni è rientrato anche il segretario generale Massimo Provinciali, ma le Idi di Novembre si avvicinano per lui e per Corsini. Antonio Fulvi

Livorno, investimenti 2020

LIVORNO Torniamo sul comitato di gestione dell'AdSP di cui abbiamo già scritto sabato. Un presunto avanzo di cassa di 141 milioni, un risultato economico netto di 2 milioni e un avanzo di amministrazione che di qui alla fine dell'anno prossimo dimagrirà di 12,5 milioni, passando da 88 a 75 milioni di euro. Sono i numeri illustrati dal segretario generale facente funzione, Simone Gagliani, e riportati nel bilancio di previsione per l'esercizio finanziario del 2020, che come già scritto è stato approvato dal Comitato. «Il 2020 è un anno importante per l'AdSP, che sarà chiamata a confermare il trend positivo di crescita dei traffici degli ultimi anni», ha dichiarato il presidente **Corsini**, che ha aggiunto: «Il bilancio di previsione approvato vedrà impegnata l'Autorità Portuale sul fronte dell'ammodernamento dei propri porti attraverso un importante piano di investimenti». Le spese per investimenti. Per proseguire lungo la strada ormai tracciata e per favorire nei porti di Sistema il necessario sviluppo economico ed occupazionale, l'AdSP prevede di spendere per l'anno che viene 24 milioni di euro per la realizzazione di opere infrastrutturali. «Sono molti gli obiettivi che ci siamo ripromessi di raggiungere per il 2020 ha spiegato **Corsini** tra questi figurano il completamento delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Piombino e l'infrastrutturazione dei porti elbani, con riferimento, in particolare, alla realizzazione della nuova Stazione Marittima a Portoferraio e delle opere previste dall'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale di Rio Marina». Su Livorno, invece, «intendiamo realizzare gli interventi prioritari per favorire l'insediamento di Porto 2000, sviluppare i raccordi ferroviari per incentivare l'internodalità e realizzare il ponte mobile sullo Scolmatore, grazie al quale diverrà finalmente possibile chiudere le Porte Vinciane ed evitare così l'insabbiamento continuo dei fondali prospicienti le banchine della Darsena Toscana». Infine: «Andremo avanti con la Darsena Europa, non dimenticando di accantonare per l'anno 10 milioni di euro che portano a complessivi 60 milioni di euro l'ammontare delle risorse proprie destinate all'opera di espansione a mare del porto». Le entrate. Le entrate correnti sono iscritte per 36,9 mln di euro. La Port Authority prevede di incamerare per il 2020 13 mln di euro dalle tasse portuali e 7,5 mln dalle tasse di ancoraggio. Mentre verranno incamerati 11,1 mln di euro grazie ai canoni demaniali. A queste si aggiungono le entrate in conto capitale per circa 9,2 mln di euro (tra questi, 6 milioni provengono dal mutuo acceso con la BEI e 2,9 milioni dalla Regione Toscana). Il Programma Triennale delle opere pubbliche. Oltre al bilancio di previsione è stato approvato il programma triennale 2020/2022 delle opere pubbliche. Dal quadro delle risorse emergono previsioni di spesa nel triennio per oltre 380 milioni di euro, di cui 24 mln nel 2020, 106,7 mln nel 2021, e 261,4 nel 2022. Il nuovo numero massimo delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali. Nel corso della riunione il Comitato di Gestione ha anche adottato la delibera concernente la determinazione per il 2020 del numero massimo delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali. Con riferimento alle operazioni portuali, a Livorno è stato confermato un numero massimo pari a quelle attualmente attive, mentre a Piombino il numero è stato incrementato di 2 unità in previsione degli esiti dell'Atto di Indirizzo dell'agosto scorso. Confermate le autorizzazioni massime concedibili anche i porti elbani. Per quanto riguarda i servizi portuali, sono stati confermati per tutti i porti i numeri massimi delle autorizzazioni previsti nel 2019.



Giani: "Porto e città tornino a essere una cosa unica"

La presidente del Propeller Club Port of Leghorn apre il nuovo anno

Giulia Sarti

image_pdfimage_print LIVORNO Via al nuovo anno del Propeller Club Port of Leghorn, con un incontro, quello di ieri, di approfondimento dedicato al rapporto tra porto e città. Ad intervenire il professor Massimo Clemente, direttore del Comitato scientifico di RETE, Associazione internazionale per la collaborazione tra porti e città e l'assessore al Porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani. C'è stata come una rottura tra le due entità che va ricostruita per fare in modo che torni quella sinergia, garanzia di crescita che possa giovare al territorio soprattutto sotto il punto di vista occupazionale ha spiegato la presidente del Propeller Maria Gloria Giani Pollastrini.

The screenshot shows the homepage of the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the site's logo and name. Below the navigation bar, the main headline reads "Giani: 'Porto e città tornino a essere una cosa unica'". The article is attributed to "La presidente del Propeller Club Port of Leghorn apre il nuovo anno" and is dated "29 ottobre 2019". The article text is partially visible, showing the beginning of the report. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of other articles under the heading "ULTIME POPOLARI".

Ricerca di personale - L' Autorità portuale di Livorno cerca un dirigente direzione demanio

29 Oct, 2019 LIVORNO - L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, ricerca attraverso un bando di selezione pubblica una figura di livello dirigenziale da inserire nel proprio organico con contratto di lavoro dipendente a tempo pieno e indeterminato con il trattamento economico previsto dal CCNL dei dirigenti di aziende produttrici beni e servizi e dalla contrattazione integrativa, previsto in 119.280,00 annui lordi in misura fissa ed 11.928,00 annui lordi di retribuzione variabile (Premio annuo massimo per raggiungimento obiettivi). 1 Dirigente (profilo D3) - Dirigente della Direzione Demanio, patrimonio e lavoro **portuale** - sede Livorno - Laurea in giurisprudenza, in discipline economiche o in scienze politiche (vecchio ordinamento o specialistica o magistrale), voto non inferiore a 100/110. Esperienza obbligatoria: Almeno 10 anni di lavoro, anche non continuativo, in materia di amministrazione del demanio marittimo e/o dei beni patrimoniali, con almeno 3 anni in posizione di coordinamento di più unità di personale, oppure almeno 10 anni di attività libero professionale, anche non continuativa, in diritto amministrativo, in particolare in materia di demanio marittimo e in diritto della navigazione; La versione integrale del presente estratto dei bandi di selezione pubblica, è visionabile e scaricabile dal sito internet www.portaltotirreno.it - Sezione Amministrazione Trasparente - bandi di concorso. L' invio delle candidature dovrà avvenire, pena esclusione, entro e non oltre le ore 13,00 del giorno 29 novembre 2019.

The screenshot shows the Corriere Marittimo website. The main headline reads: "Ricerca di personale - L'Autorità portuale di Livorno cerca un dirigente direzione demanio". Below the headline is a photograph of a large, multi-story building, likely the port authority's headquarters. To the right of the photo, there is a sidebar with advertisements for "Toremor" and "CTN". The article text is visible below the photo, starting with "LIVORNO - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, ricerca attraverso un bando di selezione pubblica una figura di livello dirigenziale da inserire nel proprio organico con contratto di lavoro dipendente a tempo pieno e indeterminato con il trattamento economico previsto dal CCNL dei dirigenti di aziende produttrici beni e servizi e dalla contrattazione integrativa, previsto in 119.280,00 annui lordi in misura fissa ed 11.928,00 annui lordi di retribuzione variabile (Premio annuo massimo per raggiungimento obiettivi).".

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d'Elba

TURISMO

Chiusa la stagione crocieristica con 90 accosti e numeri positivi

Qualche arrivo in meno rispetto al previsto, ma sono tornate le grandi compagnie. Il prossimo anno attese imbarcazioni di notevoli dimensioni, come la Costa Victoria

PORTOFERRAIO. La Seabourn Ovation ha chiuso la stagione crocieristica portoferraiese. Novanta accosti per sette mesi, dal 10 marzo con la Arethusa della Grand Circle Cruise Line con una cinquantina di ospiti per lo più di nazionalità americana, al 28 ottobre con la nave della Seabourn Cruise Line con circa 600 passeggeri. In realtà qualche scalo in meno rispetto ai 100 annunciati a inizio stagione, ma questo sembra non aver influito sul numero dei passeggeri scesi sulle banchine portoferraiesi, con un importante ritorno, la Neoriviera della Costa Crociere con i suoi 1.600 passeggeri che, pur avendo scelto altri scali rispetto all'Elba, già lo scorso anno aveva annunciato il suo ritorno. È a maggio che la stagione crocieristica è entrata nel vivo (il 3 c'è stato il primo scalo della Costa Neoriviera, tornata poi altre tre volte a giugno) con accosti quasi tutti i giorni: ben 27 crociere a Portoferraio. Una stagione quindi che non ha deluso le aspettative, pur in presenza di un calo di attracchi. Gli ultimi sono stati i 13 del mese di ottobre. «La stagione si è confermata più o meno come lo scorso anno», conferma infatti Marco Casaroli della Tesi Viaggi che lavora con alcune navi offrendo servizi a terra. Nel 2018 si era verificato, rispetto al 2017, un calo dell'11,4% nei passeggeri che hanno comunque superato la soglia dei 30mila. A fare la differenza è stata la capienza delle navi che hanno toccato il **porto** elbano che ha potuto garantire un buon numero di passeggeri, attestandosi sugli standard dello scorso anno. Non tutte le stagioni crocieristiche infatti vedono gli attracchi delle stesse navi. Il mercato è caratterizzato da cicli che puntano alla fidelizzazione del cliente e quindi ogni anno vengono proposti itinerari diversi e qualche **porto** resta escluso. È per questi motivi che in termini di passeggeri è la dimensione della nave che fa la differenza. Quest'anno a Portoferraio hanno fatto scalo Arethusa, ormai una presenza costante, la Prinsendam, Flying Clipper, Berlin, Azamara Pursuit, Star Pride, Royal Clipper, Wind Star, Ocean Majestic, Sea Cloud, Sea Dream, Seven Seas Voyager, Albatros, Le Ponant, Club Med 2, Mystic Explorer, World Explorer, Cristal Esprit, Silver Shadow, Wind Surf, Seabourn Encore, Sirena, Star Breeze e Seabourn Odissey oltre naturalmente alla Costa Neoriviera. Il calendario degli attracchi a Portoferraio per la stagione 2020 non è ancora chiuso e quindi non è ancora completo l'elenco delle navi che nel loro itinerari sceglieranno di fare scalo anche nel **porto** del capoluogo elbano ma Casaroli ha annunciato l'arrivo di alcune navi di grandi dimensioni che hanno già deciso i viaggi per l'anno prossimo. E' previsto infatti l'arrivo della Costa Victoria con una capienza di quasi 2400 passeggeri, escluso l'equipaggio. Uno o due scali sono stati inseriti anche dalla Carnival che trasporta fino a 3.500 unità e poi dalla Marella Cruise. --Antonella Danesi.

Chiusa la stagione crocieristica con 90 accosti e numeri positivi
Qualche arrivo in meno rispetto al previsto, ma sono tornate le grandi compagnie. Il prossimo anno attese imbarcazioni di notevoli dimensioni, come la Costa Victoria

ARCA-ELBA SOCIETÀ COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS
Dopo la chiusura della stagione crocieristica, l'ARCA-ELBA ha organizzato una serie di iniziative per i turisti che rimangono in zona. Tra le attività previste: visite guidate ai siti storici, escursioni in barca, laboratori di cucina e corsi di yoga. L'obiettivo è di offrire ai visitatori un'esperienza completa e coinvolgente.

Ultimi appuntamenti tra boschi e colline
Gli ultimi appuntamenti della stagione estiva si svolgono tra i boschi e le colline di Portoferraio. Le iniziative sono organizzate dall'ARCA-ELBA e mirano a promuovere il territorio e le sue risorse naturali. Tra le attività previste: passeggiate guidate, picnic, giochi per bambini e laboratori di arte e scrittura.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia: sempre al primo posto per le Crociere

Confermato anche quest'anno il primato delle crociere per il **porto** di Civitavecchia e le previsioni per il 2020 sempre più rosee. Civitavecchia è ancora il primo **porto** crocieristico italiano, superando i 2,5 milioni di visitatori e 827 "toccate nave" con un aumento del 5% sul 2018. Lo conferma il Convegno dedicato all'Economia del mare, organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e Unindustria. Già, l'anno scorso, il **porto** di Civitavecchia ha visto 2,4 milioni di passeggeri e 760 navi attraccate, risultando il secondo **porto** in Europa (dopo Barcellona). Nel 2019, l'Italia resterà la prima destinazione europea per il settore con 12 milioni di passeggeri (+7% sul 2018) e 4.800 approdi grazie alle nuove mega-navi che visiteranno il nostro paese. Nello specifico, i crocieristi che imbarcano/sbarcano al **porto** di Civitavecchia sono il 39,2%, mentre il 60,8% sono in transito. PREVISIONI 2020 Per quanto riguarda l'anno prossimo, le previsioni sono ottimistiche. Infatti, anche il 2020 sarà un anno da record per il traffico crocieristico negli scali nazionali in generale. Come conferma, il report di Risposte turismo illustrato a Cagliari in occasione della nona edizione dell'Italian Cruise Day parla di 13,07 milioni di passeggeri movimentati. È quanto emerge dalla proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani. Civitavecchia si conferma leader con 2,7 milioni di crocieristi (+0,5% sulle stime di chiusura del 2019). Alle sue spalle, Venezia, con 1,52 mln (-1,6% su fine 2019). Per concludere, la classifica delle "toccate nave", sempre secondo queste previsioni vedono Civitavecchia in pole position (827 toccate, +1,7%), al secondo posto Napoli (475, +4,2%) che supera Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Cfft, cauto ottimismo dopo la lettera di Di Majo

CIVITAVECCHIA - C'è cauto ottimismo negli uffici di Civitavecchia Fruit & Forest Terminal, alla luce della lettera firmata dal presidente dell' **Adsp** Francesco Maria di Majo con la quale si consente l' utilizzo delle banchina 24 e 25 sud per lo scarico dei container diretti al terminal agroalimentare e all' interporto, anche in presenza di una percentuale marginale di container dry - prodotti non deperibili - rispetto ovviamente a quelli reefer. «Si tratta di un importante passo in avanti - ha spiegato il numero uno di Cfft Steven Clerckx - che ci consente di lavorare con più tranquillità e di avere dei margini di manovra migliori per la commercializzazione dell' interporto, per farlo diventare un' importante piattaforma logistica». Con la lettera in mano, e le conseguenti rassicurazioni, i vertici di Cfft hanno potuto confermare così il traffico Maersk, e quindi Chiquita, per il 2020 e sono al lavoro per chiudere, nelle prossime settimane, altri contratti fondamentali per l' interporto. «Certo - ha aggiunto Clerckx - i prossimi mesi saranno chiave per capire come andranno le cose: attendiamo il parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici sull' adeguamento tecnico funzionale e poi, soprattutto, il pronunciamento del Tar atteso per dicembre». Tutti passi, secondo Clerckx, che potrebbero poi concorrere alla risoluzione completa del problema e alla stabilizzazione della situazione già per il prossimo anno. I vertici di Cfft hanno quindi ringraziato il presidente Di Majo e gli uffici dell' **Adsp** per aver messo in atto "quell' atto di coraggio" richiesto da più parti, i sindacati per il lavoro svolto anche con la Regione e i lavoratori tutti. L' auspicio ora è che «il tavolo tecnico politico che si è aperto a Molo Vespucci resti in piedi - ha aggiunto Clerckx - per verificare di volta in volta le questioni che si presentano e per rispondere con efficienza alle domande di eventuali nuovi clienti». «Un tavolo permanente - ha aggiunto il vicepresidente Sergio Serpente - per monitorare i traffici e rispondere con efficienza e tempestività alle esigenze di un mercato che cambia. Studi dicono che Civitavecchia può diventare il terzo polo logistico via mare per la richiesta che arriva da Roma arrivando a 1,5 milioni di teus; ci sono numeri interessanti e traffici da intercettare diretti all' interporto. Dalla lettera quindi si deve partire per un ragionamento nuovo». Ecco quindi che serve trovare un equilibrio con le crociere per gli attracchi alla banchina 25 sud, un miglioramento dei servizi lavorando in stretta sinergia con le Dogane, un adeguamento delle infrastrutture a standard più elevati. E si guarda con interesse anche al nuovo tentativo di accordo tra Cfft e Rtc/Msc promosso dall' Authority. «Siamo aperti a tutte le iniziative commerciali» ha infatti sottolineato Clerckx ricordando come, ad esempio ad Anversa stessa, esiste una joint venture proprio con Msc. Società tra l' altro che, da anni ormai, ha siglato proprio una "alleanza container" proprio con Maersk, nota come 2M. «Non capiamo perché questa collaborazione - hanno aggiunto i vertici di Cfft - non possa avvenire anche a Civitavecchia. Non sono certo i nostri container a fare concorrenza; tra l' altro, lo ribadiamo, non siamo e non vogliamo essere terminalisti». Nel frattempo l' attenzione è alta da parte dei sindacati che, unitariamente, faranno un passaggio con i lavoratori per decidere il da farsi. Sembra ormai scontata la revoca dello sciopero proclamata per il 6 e 7 novembre, mentre potrebbe rimanere in piedi lo stato di agitazione. «Perché rimaniamo dell' idea - ha spiegato Alessandro Borgioni della Filt a nome di tutti - che serva la revoca dell' ordinanza 28 dell' Authority, proprio perché sono cambiate le condizioni, a partire dal fatto che la banchina 25 sud è oggi considerata pubblica e perché l' ordinanza stessa fondava le basi anche su una darsena grandi masse di cui oggi si è persa traccia». Convinti anche loro della necessità del tavolo permanente per affrontare criticità, individuare correttivi, soluzioni ed interventi, i sindacati hanno però voluto



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

chiarire un aspetto: e cioè che le organizzazioni sindacali sono vicine a tutti i lavoratori, quelli di Cfft come quelli di Rtc. (29 Ott 2019 - Ore 10:30)

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Molo Vespucci, focus sulla prevenzione in porto

CIVITAVECCHIA - "Piani mirati di prevenzione nel porto di Civitavecchia". Di questo si discuterà giovedì, dalle 9 alle 17, nell'ambito di una giornata di studi e formazione organizzata dal servizio Pre.S.A.L. della Asl Roma 4 nell'ambito della "Settimana Europea della Sicurezza". Un' iniziativa che rappresenta un momento di condivisione dei risultati ottenuti dal progetto di ricerca Bric Id 24/2016 "Salute e sicurezza dei lavoratori nelle aree portuali" che ha visto la Asl Roma 4 impegnata, con altri enti in piani mirati di prevenzione con la partecipazione attiva di imprese e lavoratori del porto di Civitavecchia. Gli obiettivi dell' evento mirano a rappresentare l' importanza delle attività di prevenzione svolte secondo la metodologia del piano mirato di prevenzione, rafforzare la rete di collaborazione già esistente tra enti, imprese e lavoratori e facilitare il coinvolgimento di altri soggetti istituzionali e/o di associazioni di categoria. Interverranno l' assessore regionale al Lavoro Claudio Di Berardino, il direttore generale della Asl Rm4 Giuseppe Quintavalle, il presidente dell' Adsp Francesco Maria di Majo, il direttore marittimo del Lazio Vincenzo Leone, il sindaco Ernesto Tedesco. E ancora Antonella Onofri, direttore regionale Inail Lazio, Carmine Guarino, direttore Usmaf Sans Lazio Marche Umbria Abruzzo e Molise del Ministero Salute, Carmina Mancino, capo ispettorato territoriale Roma-ispettorato nazionale lavoro. Modera Maria Presto, dello Spresal Asl Rm4 e Pierfranco Peris, dell' **Autorità di Sistema Portuale**. (29 Ott 2019 - Ore 10:37)



Civitavecchia approva bilancio e piano triennale delle opere

CIVITAVECCHIA Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha discusso e approvato il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2020. Gli altri due argomenti affrontati nel corso della lunga seduta e approvati all'unanimità, hanno riguardato l'aggiornamento annuale del Piano operativo triennale 2018-2020 (POT) e il documento di Pianificazione energetica ed ambientale, che è stato allegato al POT dell'ente. Dopo l'esposizione della relazione da parte del presidente dell'Authority, Francesco Maria di Majo, il collegio dei revisori dei conti ha espresso il proprio parere favorevole al bilancio previsionale 2020 che è stato, così, approvato dall'organo di governance dell'AdSP con l'astensione del delegato di Città Metropolitana ed il voto contrario di quello del Comune di Civitavecchia. Nel merito, per il 2020 la stima delle entrate tributarie dell'ente si attesta a 17.268.000 di euro (per il 2019 era pari a 20.372.408). Il minor incremento, dovuto essenzialmente al significativo calo del carbone della centrale Enel di Torrevaldaliga, è parzialmente compensato da una forte crescita, nel 2019, del movimento delle merci e passeggeri nel traffico cabotiero di medio e corto raggio che ha fatto registrare un incremento di 100.000 unità di passeggeri Ro/Pax e un 6% in più di traffico merci. Oltre all'ottimo risultato raggiunto nel traffico dei passeggeri delle navi da crociera che raggiungeranno, a fine anno, i 2,7 milioni confermando Civitavecchia come porto leader in questo settore, previsto in crescita anche nel triennio successivo. Tutto ciò ha avuto un riflesso positivo nelle entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi nel bilancio di previsione 2020 con un incremento di 1,3 milioni rispetto all'anno precedente dovuto essenzialmente alla politica di incentivazione e riequilibrio delle tariffe dei diritti di porto modificata a seguito dell'emanazione del decreto del Presidente dell'AdSP n. 255/2017. Il Piano Triennale delle Opere, allegato al previsionale 2020, ha evidenziato gli importanti investimenti che, nel corso 2020, verranno avviati o completati nei tre porti del network laziale. Per il porto di Civitavecchia è prevista, infatti, la conclusione della fase di progettazione e avvio dell'opera per la realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario che assicurerà maggiore competitività al porto permettendo di abbattere ulteriormente le emissioni nocive in ambito portuale. Già entro l'anno sarà bandita la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva del progetto. Per il Porto di Fiumicino, il cui progetto definitivo ha ottenuto parere favorevole dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con prescrizioni che verranno recepite nel progetto esecutivo, si partirà con la realizzazione della nuova darsena pescherecci per proseguire con il banchinamento del molo di sottoflutto, che permetterà l'attracco di 2 navi e la realizzazione di parte dei piazzali di riva per l'accosto di un'ulteriore unità Ro/Pax. A Gaeta, invece, entro il mese di novembre 2020, saranno completati i lavori nel porto commerciale, con la disponibilità di ulteriori 80.000 mq di piazzali operativi e sarà dato un forte impulso al progetto di riorganizzazione delle aree funzionali allo svolgimento delle attività di cantieristica navale, nella prospettiva di rilanciare una delle eccellenze del sistema produttivo del territorio. Nonostante la rigidità di bilancio imposta dai fondi vincolati per i contenziosi riferisce l'AdSP l'ente è riuscito, attraverso anche l'aggiudicazione di importanti contributi a fondo perduto dell'Unione Europea, a portare avanti i sopra citati progetti infrastrutturali previsti dal Piano Regolatore Portuale. La sfida sarà quella di aumentare i traffici delle merci nei tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta tali da compensare e superare, nell'immediato, il drastico calo della movimentazione del carbone dell'Enel. E le previsioni di incremento fornite da importanti operatori sono incoraggianti. Ma, come richiesto dai membri del Comitato di Gestione, andrà fatto uno sforzo in



La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

più da parte di tutta la struttura dell'ente, dichiara il presidente dell'Authority, Francesco Maria di Majo. A questo proposito, il Comitato di Gestione, che ha condiviso l'approccio dell'AdSP di valutare un diverso utilizzo della banchina carbonifera, ha chiesto che, nei prossimi mesi, sia presentata una pianificazione, una sorta di action plan, sullo sviluppo dei traffici, continua di Majo. Naturalmente, come ente, raccogliamo il loro invito e ringrazio tutti i membri del Comitato per i preziosi contributi emersi nel corso della seduta di ieri, conclude il numero uno di Molo Vespucci.

Economia del mare sul Lazio

CIVITAVECCHIA L'economia del mare come opportunità di crescita per lo sviluppo del territorio laziale. Questo il tema del convegno dedicato all'Economia del mare organizzato da Intesa Sanpaolo, in collaborazione con SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale e Unindustria. All'incontro, svoltosi presso la Sala Convegni del Molo Vespucci a Civitavecchia, erano presenti: Pierluigi Monceri, responsabile della direzione regionale Lazio, Sardegna e Sicilia di Intesa Sanpaolo, Massimo Deandreis, direttore generale SRM, Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-setentrionale, Stefano Cenci, presidente Unindustria sede di Civitavecchia e Marcello Di Martino, direttore commerciale Imprese Lazio, Sardegna e Sicilia di Intesa Sanpaolo. L'analisi di SRM ha messo in evidenza il grande ruolo che il sistema marittimo e portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta svolge per la crescita del territorio e ha sottolineato quali sono in prospettiva i nuovi driver da sviluppare per far sì che lo scalo sia sempre più protagonista con investimenti infrastrutturali e l'attrazione di investimenti imprenditoriali. Per Pierluigi Monceri, direttore regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo: Civitavecchia continua a registrare ottime performance nel segmento crocieristico e del Ro-Ro. Entrambi questi segmenti hanno un impatto moltiplicativo sull'economia: Civitavecchia ha registrato nel 2018 la movimentazione di quasi 17 milioni di tonnellate cargo e, con 2,4 milioni di passeggeri, è il primo scalo crocieristico d'Italia ed il secondo d'Europa. La cosiddetta economia del mare costituisce un asset di crescita e sviluppo sempre più strategico e la connessione tra tutti gli attori coinvolti deve essere sempre più forte. La geografia non basta e i competitor sono sempre più agguerriti: occorre consapevolezza del nostro ruolo e delle nostre potenzialità per non perdere le opportunità connesse a questo grande settore. Il Gruppo Intesa Sanpaolo sostiene il settore dei trasporti e della logistica convinto che imprese e infrastrutture di questo settore rappresentino un patrimonio dell'Italia e, nel caso specifico al centro dei lavori di oggi. Massimo Deandreis, direttore generale SRM: I nostri studi evidenziano un Mediterraneo sempre più dinamico con il canale di Suez che continua a segnare record importanti con il passaggio di oltre 18 mila navi l'anno. Resta da affrontare per il nostro Paese il tema della competitività portuale poiché ormai tutti gli scali dell'area Med stanno effettuando investimenti in infrastrutture e piattaforme logistiche in grado di rendere più fluidi i flussi in import ed export delle merci e migliorare i servizi a terra con meccanismi intermodali. Dobbiamo quindi renderci conto che un comparto, come quello della filiera logistica, che porta al nostro Paese 40 miliardi di euro di Valore Aggiunto, deve essere valorizzato con decisione e fermezza; ed in prima fila deve essere posto il ruolo dei porti. Per Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale: Lo studio realizzato da SRM rappresenta un punto di riferimento significativo per i Porti di Roma e del Lazio in una fase di potenziale sviluppo legato alla realizzazione di importanti e necessarie opere infrastrutturali. Nel corso degli ultimi anni, infatti, mentre lo sviluppo delle infrastrutture marittime ha fatto conseguire risultati considerevoli, oggi è l'infrastruttura ferroviaria che è emersa come cruciale per la crescita di alcuni segmenti di traffico, soprattutto quelli in esportazione. Ed il recente finanziamento, da parte della Commissione europea, di circa 4 milioni di euro a fondo perduto assegnato al porto di Civitavecchia per il c.d. ultimo miglio ferroviario dimostra, ancora una volta, la rilevanza del porto di Civitavecchia nello scacchiere economico



La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e marittimo internazionale e delle Autostrade del Mare. Attraverso le nuove opere, previste anche nei porti di Gaeta e Fiumicino, e la prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata, il network laziale sarà, così, in grado di compiere un ulteriore salto di qualità nel panorama dello shipping mondiale e meglio servire l'area romana, che rappresenta il secondo bacino per consumi a livello nazionale ed il quinto a livello europeo. Il tutto, avendo sempre un'attenzione particolare alla riduzione degli impatti ambientali.

«I benefici della Zes per le imprese locali»

La zona logistica interregionale si allarga alla Basilicata

La Zes Jonica, i benefici per le aziende che vi vorranno investire ma anche gli aspetti meramente tecnici che caratterizzano le zone economiche speciali: sono stati questi i temi al centro del confronto in Confindustria Taranto fra l'assessore regionale allo Sviluppo Economico Cosimo Borraccino, il prof. Francesco Scialpi (della task force istituita per la Zes dalla Regione Puglia) e una delegazione di imprenditori. Nel corso del dibattito, presieduto dal presidente di Confindustria Antonio Marinaro, sono state rappresentate le peculiarità della Zes in cui ricade Taranto, una zona logistica definita in terregionale in quanto si allarga anche alla Basilicata (la parte lucana comprende Ferrandina e la Val Basento, in provincia di Matera fino a Potenza nell'area da Melfi a Tito) e che ha quali snodi logistici e strategici in primis il Porto di Taranto, l'Aeroporto di Grottaglie e il Centro Intermodale di Francavilla Fontana. L'auspicio finale, dopo il dibattito vero e proprio che ha messo in luce anche le difficoltà riscontrate dalla Regione nel far percepire agli stakeholder (i Comuni interessati in primis) i reali vantaggi che derivano dall'istituzione delle Zes, è che la zona economica speciale possa diventare quanto prima per l'area ionica uno strumento di crescita, anche occupazionale, incentivando investimenti da parte di aziende e imprenditori non soltanto locali, ma anche italiani ed esteri. «Al momento - ha dichiarato l'assessore Borraccino - il nostro primo interlocutore è Confindustria, in quanto collettore delle istanze e delle capacità di investimento delle imprese, che saranno le reali protagoniste. La vera sfida, tuttavia - ha aggiunto - sarà quella di attrarre aziende esterne, avviando un'attività di marketing che possa rendere maggiormente attrattivo il territorio interessato agli investimenti, che dovranno essere impostati su scelte prevalentemente green». Per le Zes saranno previsti incentivi economici, in termini di credito di imposta sugli investimenti realizzati entro il 31 dicembre 2020, entro la soglia massima di 50 milioni di euro di investimento. Per le imprese manifatturiere, logistico-distributive e di servizi che si insedieranno, (oltre all'auspicato insediamento di start up e la creazione di imprese prevalentemente high tech), sono previsti benefici fiscali, procedure facilitate e semplificazioni amministrative per un'azione di effettiva sburocratizzazione dei consueti iter. Il presidente Marinaro, nel concludere l'incontro, ha sottolineato la valenza assunta dalla Zes in una chiave di sviluppo rivolta ad una maggiore apertura all'esterno, sottolineando come il rilancio dello sviluppo industriale di un territorio non possa essere affidato solo alla capacità endogena di un sistema economico locale. Quindi, ottemperando alle specifiche richieste dei due rappresentanti della Regione Puglia in tal senso, ha garantito - anche facendo sintesi di quanto emerso al termine del dibattito - un contributo in termini di proposte da parte di Confindustria, da prendere in esame anche in successivi incontri in un'ottica di reciproca e costante collaborazione.



Zes, i benefici per attrarre investimenti delle aziende

In Confindustria il confronto sulla zona con l'assessore regionale Borraccino. L'opportunità strategica per intercettare progetti di impresa di stampo green

La Zes Jonica, i benefici per le aziende che vi vorranno investire ma anche gli aspetti meramente tecnici che caratterizzano le zone economiche speciali. Questi i temi al centro del confronto in Confindustria **Taranto** fra l'assessore regionale allo Sviluppo Economico Cosimo Borraccino, il professore Francesco Scialpi, della task force istituita per la Zes dalla Regione Puglia, e una delegazione di imprenditori. Nel corso del dibattito, presieduto dal presidente di Confindustria Antonio Marinaro, sono state rappresentate le peculiarità della Zes in cui ricade **Taranto**, una zona logistica definita interregionale in quanto si allarga anche alla Basilicata (la parte lucana comprende Ferrandina e la Val Basento, in provincia di Matera fino a Potenza nell'area da Melfi a Tito) e che ha quali snodi logistici e strategici in prima battuta il **porto di Taranto**, l'Aeroporto di Grottaglie e il Centro Intermodale di Francavilla Fontana. L'auspicio finale, dopo il dibattito vero e proprio che ha messo in luce anche le difficoltà riscontrate dalla Regione nel far percepire agli stakeholder (a cominciare dai Comuni interessati) i reali vantaggi che derivano dall'istituzione delle Zes, è che la zona economica speciale possa diventare quanto prima per l'area ionica uno strumento di crescita, anche occupazionale, incentivando investimenti da parte di aziende e imprenditori non soltanto locali, ma anche italiani ed esteri. «Al momento - ha dichiarato l'assessore Borraccino - il nostro primo interlocutore è Confindustria, in quanto collettore delle istanze e delle capacità di investimento delle imprese, che saranno le reali protagoniste. La vera sfida, tuttavia - ha aggiunto Borraccino - sarà quella di attrarre aziende esterne, avviando un'attività di marketing che possa rendere maggiormente attrattivo il territorio interessato agli investimenti, che dovranno essere impostati su scelte prevalentemente green». Un auspicio a cui fanno da sponda gli indubbi benefici previsti con la istituzione della zona economica speciale. Per le Zes saranno previsti incentivi economici, in termini di credito di imposta sugli investimenti realizzati entro il 31 dicembre del prossimo anno, nel range della soglia massima di 50 milioni di euro di investimento. Per le imprese manifatturiere, logistico-distributive e di servizi che si insedieranno, (oltre all'auspicato insediamento di start up e la creazione di imprese prevalentemente high tech), sono previsti benefici fiscali, procedure facilitate e semplificazioni amministrative per un'azione di effettiva sburocratizzazione dei consueti iter. Il presidente Marinaro, nel concludere l'incontro, ha sottolineato la valenza assunta dalla Zes in una chiave di sviluppo rivolta ad una maggiore apertura all'esterno, sottolineando come il rilancio dello sviluppo industriale di un territorio non possa essere affidato solo alla capacità endogena di un sistema economico locale. Quindi, ottemperando alle specifiche richieste dei due rappresentanti della Regione Puglia in tal senso, ha garantito, anche facendo sintesi di quanto emerso al termine del dibattito, un contributo in termini di proposte da parte di Confindustria, da prendere in esame anche in successivi incontri in un'ottica di reciproca e costante collaborazione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gioia, ferrovia sul binario morto Nel gateway chiuso cresce l' erba

Regione, Corap e Rfi non trovano l' intesa. C' è l' incognita Sogemar

Alfonso Nasoreggio calabria Un' opera faraonica bloccata. Lo snodo ferroviario del porto di Gioia Tauro, terminato e chiuso. Adesso nell' area sta crescendo anche l' erba, mentre gli enti continuano a litigare e i treni non arrivano. Stiamo parlando del gateway ferroviario, un' infrastruttura enorme realizzata con fondi dell' **Autorità portuale** ma rimasta chiusa. A inizio dell' anno il commissario dell' **Authority**, Andrea Agostinelli, dichiarava che «l' intervento più importante è quello che sta per essere collaudato: il grande gateway ferroviario, il nuovo sistema di viabilità dell' area **portuale**. Noi i soldi li abbiamo spesi, adesso però servono investimenti per fare arrivare i treni e prima ancora serve risolvere due piccolissimi problemi sulla linea ferroviaria nell' area industriale e alla stazione di Rosarno». Treni da 550 metri ne sono arrivati e sono quelli che servono il terminal auto (adesso peraltro in fase di contrazione) ma per movimentare i container e dare un sistema logistico al porto servono mezzi da 750 metri. Proprio per questo era stata sollecitata un' azione da parte di Rfi che pare puntare invece sul potenziamento della linea di Battipaglia. Purtroppo non c' è intesa tra i diversi enti coinvolti nella vicenda che devono trovare un' intesa al fine di procedere con l' avvio del transito dei treni. Il porto di Gioia Tauro, infatti, è collegato alla rete ferroviaria nazionale tramite l' impianto di San Ferdinando. Un tratto di linea a semplice binario di 5 chilometri che unisce San Ferdinando a Rosarno. L' impianto è stato realizzato nel 2006 dall' ex Asireg (il consorzio Asi ora disciolto e confluito nel Corap) che è anche proprietaria delle infrastrutture ferroviarie. All' interno dell' area marittima ricadono una parte della dorsale Est e della terza asta di

manovra la cui gestione è di competenza dell' **Autorità portuale**. Ma oltre alla mancanza di un' intesa tra gli enti ci sono pure altri fattori che stanno frenando l' avvio dell' opera: il collaudo tecnico e la necessità di restyling dei vetusti binari. Risolti questi problemi, resta poi un' incognita più grave da gestire, ovvero il rapporto Sogemar. La concessione dell' area, infatti, è in mano alla società che prima era presente a Gioia Tauro e che adesso, dopo l' abbandono di Contship Italia, non avrebbe alcun interesse a gestire la moderna infrastruttura. È in essere una fitta corrispondenza per capire quali saranno i passaggi finalizzati a garantire che, una volta archiviati i problemi di origine tecnica, qualcuno faccia arrivare questi treni al gateway ferroviario. C' è l' interesse di Msc che ha investito molto sul terminal e ha la ghiotta possibilità di sfruttare il retroporto ma i tempi di tutti questi passaggi non sono noti. Nel frattempo dentro al gateway crescono le erbacce... L' auspicio è che lo snodo ferroviario non diventi l' ennesima cattedrale nel deserto.



Grandi navi di notte? La commissione prende ancora tempo

Reggio Calabria Al porto di Gioia Tauro le grandi navi non arrivano di notte per problemi legati alla sicurezza. L'operatività notturna dello scalo calabrese, anche per le grandi navi, nei giorni scorsi è stata opportunamente vagliata dalla commissione tecnica locale. Le condizioni necessarie di sicurezza finalizzate a questo intento sono state evidenziate chiaramente dagli operatori tecnici portuali: il posizionamento di un opportuno ed adeguato correntometro marino, un adeguamento dell'illuminazione portuale e un leggero incremento del servizio di rimorchio, insieme all'attuale standard di sicurezza già presente e all'alta professionalità gestionale e operativa degli operatori portuali tutti, darebbero un valore aggiunto al porto di Gioia Tauro e al territorio calabrese. L'ulteriore passo in avanti verso la continua modernizzazione dello scalo calabrese, che richiede degli innegabili investimenti economici da parte dell'ente di governo del territorio portuale, sembrerebbe però subire una battuta di arresto poiché la discussione è stata stranamente rimandata ai tavoli nazionali. A fronte di modesti investimenti economici portuali che farebbero fortemente lievitare il traffico marittimo, le potenzialità e la concorrenzialità del porto di Gioia Tauro, con gli eventuali accosti notturni delle grandi navi - che anche altri porti nazionali stanno già attentamente valutando - si garantirebbero quei necessari e improcrastinabili presupposti per uno sviluppo territoriale ancora tanto atteso. Nelle prossime settimane sono attesi nuovi sviluppi sul tema. Lo scalo nelle ore seralino riesce ad accogliere i "giganti del mare"



Operatività e prossimo sviluppo della Port Agency a Gioia Tauro

GIOIA TAURO Operatività e sviluppo futuro della Port Agency sono stati gli argomenti affrontati nella riunione convocata in Autorità portuale di **Gioia Tauro** dal commissario straordinario, **Andrea Agostinelli**. Presenti all'incontro le organizzazioni sindacali, rappresentate dai dirigenti territoriali della Cgil, Cisl, Ugl, Uil, Sul ed Orsa, il sindaco di **Gioia Tauro**, Aldo Alessio, e naturalmente Cinzia Nava, amministratore unico della **Gioia Tauro Port Agency**, al fianco del commissario **Andrea Agostinelli**. Nel corso della riunione, il commissario **Agostinelli** ha evidenziato le originarie motivazioni che hanno portato alla nascita della Port Agency e ha tracciato i momenti importanti della sua attività. **Agostinelli** ha ricordato come l'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di **Gioia Tauro** sia stata istituita per dare una risposta concreta alla forte crisi che, per anni, ha investito lo scalo calabrese. Naturalmente, **Agostinelli** ha sottolineato come si sia giunti a questo importante risultato dopo un intenso lavoro di studio, analisi e di continuo confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha definito l'adozione, da parte del MIT, dell'intesa formale alla costituenda Agenzia portuale ai sensi dell'art. 4 del D.L. 243 del 2016 convertito in Legge 18/2017. Nello specifico, l'Agenzia portuale ha risposto alla necessità di sostenere l'occupazione, accompagnata da processi di riconversione industriale, in una realtà portuale, come appunto quella di **Gioia Tauro**, dove l'80% della movimentazione container è organizzata in modalità transhipment.

L'obiettivo raggiunto è stato quello di evitare un grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza dello scalo e, quindi, al suo principale terminalista. Nell'Agenzia sono, infatti, confluiti i lavoratori in esubero dalle imprese, operanti ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container, che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme di ammortizzatori sociali. Come è noto, il 27 luglio 2017 è stata istituita la **Gioia Tauro Port Agency**, società partecipata al 100% dall'Autorità portuale di **Gioia Tauro**, con sede a **Gioia Tauro** di durata 36 mesi, come previsto dall'art. 4 comma 1 del D.L. 243/2016, e quindi in scadenza il prossimo luglio 2020, dove sono confluiti i 377 lavoratori licenziati dalla MCT. Nel corso dell'incontro, l'amministratore unico della Port Agency, Cinzia Nava ha tenuto a sottolineare come in questi mesi di operatività sia stato notevole l'impegno profuso, operando nel rispetto delle norme fiscali e procedurali, per garantire il pagamento dell'Indennità di mancato avviamento (Inps), corrisposta dall'Inps, per ciascuna giornata non lavorata, a cui sono state assicurate ulteriori garanzie economiche come gli assegni familiari e il bonus Renzi. Ad oggi, risultano iscritti in Agenzia 46 ex lavoratori, in quanto la maggior parte degli iniziali 377 sono stati reintegrati da MCT, a seguito di vertenze legali promosse dagli stessi lavoratori. Nel frattempo, lo scalo è stato protagonista di una serie di eventi tra i quali l'ingresso di TIL (società controllata di MSC) in Med Center Container Terminal per il 100% del suo assetto societario. Al suo ingresso, il nuovo management ha assicurato, per garantire il rilancio dello scalo, l'avvio di un piano d'impresa animato da investimenti pari ad oltre 103 milioni. Un cambiamento di traiettoria che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 14,82%, nell'intervallo di tempo compreso tra aprile/luglio 2019 rispetto allo stesso del 2018. Nel corso dell'incontro, è stata altresì ribadita l'importanza dell'istituzione della ZES in Calabria, per favorire l'insediamento di nuove attività produttive portuali e per implementare quelle esistenti, grazie anche alla possibilità di accedere al particolare credito d'imposta specificamente previsto per la Zona Economica Speciale. Alla luce di tutto quanto esposto, la riunione è stata conclusa.



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

dal commissario **Agostinelli** che ha evidenziato come in base alla normativa vigente (art. 4 comma 8 D.L. 243/2016), nel caso in cui restassero in forza all'Agenzia lavoratori non reimpiegati, come probabilmente accadrà, su istanza dell'Autorità portuale di **Gioia Tauro**, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti può autorizzare la trasformazione della stessa in un soggetto previsto dall'art. 17 della legge 84/94. Nel percorso, però, della sua istituzione ha sottolineato **Agostinelli** non si potrà non coinvolgere l'intero cluster marittimo di **Gioia Tauro**, che dovrà partecipare pro quota alla costituzione del nuovo soggetto, tenuto altresì conto che l'Autorità portuale di **Gioia Tauro** non è ancora stata trasformata in Autorità di Sistema Portuale, ma è commissariata dal 30 aprile 2014, ed ha in attivo solo 25 unità lavorative a fronte di una dotazione di 36 unità previste in pianta organica. A conclusione dell'incontro, ci si è dati appuntamento ad una prossima riunione che vedrà, su espressa richiesta del sindaco di **Gioia Tauro**, Aldo Alessio, evidentemente interessato alla piena occupazione lavorativa dello scalo, l'estensione alla partecipazione del terminalista MCT e delle altre imprese portuali.

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto. L' iniziativa sponsorizzata da Volvo con la benedizione della giunta comunale

Il magico cestino mangia-plastica

Posizionato al molo Dogana può raccogliere 500 chili di rifiuti all' anno

Immerso nelle acque del porto, c' è un cestino "magico" totalmente automatizzato in grado di raccogliere sino a 500 chili all' anno di rifiuti e microplastiche e assorbire grandi quantità di idrocarburi. Si chiama "Seabin", è stato progettato due anni fa da due surfisti australiani, e da tre giorni è stato posizionato accanto alla banchina della Marina di Cagliari, al molo Dogana, nell' ambito del progetto internazionale Life Gate - Plasticless , che mira a ripulire il Mediterraneo dalle centinaia di tonnellate di plastica che lo devastano. Cagliari all' avanguardia Un' iniziativa fortemente voluta da Volvo Car Italia, che nel 2019 ha sponsorizzato l' installazione dei bidoni mangia-plastica in altre dodici località marine o lacustri d' Italia, da Rimini a Gallipoli, da Riva del Garda a Pescara. «Siamo orgogliosi che anche Cagliari sia entrata nella famiglia - hanno spiegato Massimo Rondoni, responsabile marketing della filiale italiana della casa automobilistica svedese, e Nicola Vacca, titolare della Volvo Special Car di Elmas -, la nostra azienda è da sempre attenta alle tematiche ambientali e questo è un piccolo passo per affrontare l' enorme problema dell' inquinamento del mare e dei laghi. Continueremo a fare la nostra parte ma ci auguriamo che ci siano altri imprenditori che seguano questo esempio». Comune in prima linea A fare gli onori di casa, oltre al presidente della Marina di Cagliari Renato Marconi, l' assessore comunale all' Ambiente Alessandro Guarracino che si è anche improvvisato netturbino svuotando il Seabin durante la dimostrazione pratica. «La nostra amministrazione è molto attenta al tema dell' inquinamento - ha detto -, tanto che abbiamo aderito da subito a tutte le campagne plasticfree e ho già dato mandato agli uffici di fornire ai nostri dipendenti delle borracce metalliche in sostituzione delle bottiglie di plastica. Stiamo inoltre pensando a una serie di ulteriori iniziative per ridurre l' utilizzo complessivo della plastica, impegnandoci però, con progetti specifici già allo studio, anche sul fronte della sensibilizzazione che deve passare per le scuole ma anche per le famiglie». Il porto come un salotto Valeria Mangiarotti, marketing manager dell' **Autorità portuale**, ha auspicato che l' iniziativa non resti isolata. «Speriamo che questo sia solo il primo di tanti cestini mangia-rifiuti. La nostra idea è che il porto, dove il mese scorso abbiamo organizzato l' evento plasticfree, diventi davvero il salotto della città e che chi viene qui a fare una passeggiata lo trovi pulito». Massimo Ledda.



Il Nautilus

Cagliari

Al Molo Dogana il primo Seabin del Sud Sardegna

Può raccogliere fino a 500 chili all'anno di rifiuti dal mare. È il Seabin, 'cestino' galleggiante alimentato a corrente elettrica che, da questa mattina, è in funzione nello specchio acqueo del molo Dogana per raccogliere plastiche ed oli che galleggiano nelle acque del golfo cagliaritano. Dopo l'esperienza di Olbia, con l'installazione di un prodotto simile nella zona del porto storico (nell'area assentita in concessione dall'AdSP al Circolo Nautico), il progetto di sensibilizzazione 'LifeGate PlasticLess®' si estende anche al sud della Sardegna, con il posizionamento dello speciale macchinario brevettato da due ambientalisti australiani. Sponsor dell'iniziativa Volvo Car Italia, che nel 2019 ha contribuito all'installazione dei Seabin in altre 12 marine italiane, da Rimini a Gallipoli, da Riva del Garda a Pescara. Alla presentazione del progetto, oltre al presidente della Marina di Cagliari Renato Marconi, erano presenti tra gli altri anche Massimo Rondoni di Volvo Car Italia, Nicola Vacca, titolare della concessionaria Volvo Special Car di Elmas, sponsor locale dell'iniziativa, l'assessore comunale Alessandro Guarracino e Valeria Mangiarotti in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale. Dalla ricerca effettuata a livello nazionale, una volta raccolti i materiali inquinanti, il ritiro e lo smaltimento è affidato ad aziende selezionate dal Comune per la raccolta dei rifiuti. Proprio il coinvolgimento dei Comuni nel progetto sta generando importanti risultati in termini di sensibilizzazione della cittadinanza e delle Pubbliche Amministrazioni, anche nell'ottica di migliorare l'impegno nella riduzione della plastica promosso con numerose campagne sociali dal Ministero dell'Ambiente.



Informare

Cagliari

L' ambasciatore dell' Egitto in visita all' AdSP del Mare di Sardegna

Deiana: lo scopo è sviluppare nuove iniziative commerciali che vedano la nostra isola come partner privilegiato del Nord Africa. Questo pomeriggio a Cagliari, negli uffici dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, il presidente dell' ente, **Massimo Deiana**, ha incontrato l' ambasciatore egiziano Hisham Mohamed Moustafa Badr con lo scopo di attivare un dialogo fattivo tra Sardegna ed Egitto per la crescita delle relazioni e dei traffici commerciali via mare. Alla riunione hanno partecipato anche il segretario generale dell' AdSP, Natale Ditel, e la responsabile marketing dell' ente, Valeria Mangiarotti. **Deiana** ha illustrato i dati sulla movimentazione da e per l' Egitto dagli scali portuali di Cagliari, Oristano ed Olbia che ammontano annualmente a circa 100mila tonnellate di merci alla rinfusa (cemento, cereali, alimentari e prodotti chimici) più ulteriori 150mila in container. Numeri che - ha evidenziato **Deiana** - possono crescere ancora se supportati dalla stimolazione della domanda e, soprattutto, dal potenziamento delle relazioni commerciali via mare tra le due realtà. «È stato - ha commentato **Deiana** - un incontro fondamentale, un momento di confronto importante per presentare la nostra realtà portuale, l' offerta infrastrutturale dello scalo di Cagliari, in particolare quella del Porto Canale che continuerà a svolgere un ruolo chiave negli scambi commerciali tra paesi, ma anche un' occasione per discutere sui traffici già attivi tra i nostri scali e l' Egitto. Nessuna competizione agguerrita, ma tanta voglia di collaborazione per sviluppare nuove iniziative commerciali che vedano la nostra isola come partner privilegiato del Nord Africa».

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

29 ottobre 2019

L'ambasciatore dell'Egitto in visita all'AdSP del Mare di Sardegna

Deiana: lo scopo è sviluppare nuove iniziative commerciali che vedano la nostra isola come partner privilegiato del Nord Africa

Questo pomeriggio a Cagliari, negli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, il presidente dell'ente, Massimo Deiana, ha incontrato l'ambasciatore egiziano Hisham Mohamed Moustafa Badr con lo scopo di attivare un dialogo fattivo tra Sardegna ed Egitto per la crescita delle relazioni e dei traffici commerciali via mare. Alla riunione hanno partecipato anche il segretario generale dell'AdSP, Natale Ditel, e la responsabile marketing dell'ente, Valeria Mangiarotti.

Deiana ha illustrato i dati sulla movimentazione da e per l'Egitto dagli scali portuali di Cagliari, Oristano ed Olbia che ammontano annualmente a circa 100mila tonnellate di merci alla rinfusa (cemento, cereali, alimentari e prodotti chimici) più ulteriori 150mila in container. Numeri che - ha evidenziato Deiana - possono crescere ancora se supportati dalla stimolazione della domanda e, soprattutto, dal potenziamento delle relazioni commerciali via mare tra le due realtà.

«È stato - ha commentato Deiana - un incontro fondamentale, un momento di confronto importante per presentare la nostra realtà portuale, l'offerta infrastrutturale dello scalo di Cagliari, in particolare quella del Porto Canale che continuerà a svolgere un ruolo chiave negli scambi commerciali tra paesi, ma anche un'occasione per discutere sui traffici già attivi tra i nostri scali e l'Egitto. Nessuna competizione agguerrita, ma tanta voglia di collaborazione per sviluppare nuove iniziative commerciali che vedano la nostra isola come partner privilegiato del Nord Africa».

Leggi se sei iscritto in formato Acrobat Reader. (iscritti al servizio gratuito)

Come il tuo allegato	Stato di arrivo	Stato di partenza
Destinazione	29 > 31	30 > 31
0 Altri destinatari	2019 >	2019 >

Corrispondenza

Indirizzo: Porto Vecchio 111 - 09121 Cagliari - PUGIA
Tel. 070.2462122 Fax 070.2394700 - 070.2462122

Ambasciatore egiziano in visita all'AdSp del mare di Sardegna

Momento di confronto per presentare la realtà portuale e l'offerta infrastrutturale

Redazione

CAGLIARI Un dialogo fattivo tra le principali porte della Sardegna e dell'Egitto per la crescita delle relazioni e dei traffici commerciali via mare: è lo spirito dell'incontro, negli uffici dell'AdSp del mare di Sardegna a Cagliari, tra il presidente Massimo Deiana e l'ambasciatore egiziano Hisham Mohamed Moustafa Badr. Un confronto cordiale, al quale hanno partecipato anche il segretario generale dell'AdSp, Natale Ditel e la responsabile Marketing dell'ente, Valeria Mangiarotti, mirato ad illustrare il ruolo chiave dell'AdSp nell'amministrazione, coordinamento, promozione e sviluppo degli scali sardi. Spazio anche per un focus su quelle che sono le potenzialità del sistema nella gestione dei traffici commerciali e merci, parte delle quali vedono nell'Egitto un buon partner commerciale. In particolare, il presidente Deiana ha illustrato i dati sulla movimentazione da e per l'Egitto dagli scali di Cagliari, Oristano ed Olbia, che ammontano a circa 100 mila tonnellate di merci alla rinfusa (cemento, cereali, alimentari e prodotti chimici) annui più ulteriori 150 mila su container. Numeri che, come ha ricordato Deiana, possono crescere ancora se supportati dalla stimolazione della domanda e, soprattutto, dal potenziamento delle relazioni commerciali via mare tra le due realtà. È stato un incontro fondamentale quello con l'ambasciatore egiziano spiega il presidente dell'Authority, che continua: Un momento di confronto importante per presentare la nostra realtà portuale, l'offerta infrastrutturale dello scalo di Cagliari, in particolare quella del porto Canale che continuerà a svolgere un ruolo chiave negli scambi commerciali tra paesi, ma anche un'occasione per discutere sui traffici già attivi tra i nostri scali e l'Egitto. Nessuna competizione agguerrita, ma tanta voglia di collaborazione per sviluppare nuove iniziative commerciali che vedano la nostra isola come partner privilegiato del Nord Africa.



Il Nautilus

Cagliari

Al porto di Cagliari la XVII edizione del Fiaba Day

Si è svolta oggi, a Cagliari, negli spazi annessi al molo fronte Capitaneria di Porto, la XVII edizione del FIABADAY SARDEGNA, 'Giornata Nazionale per l' Abbattimento delle Barriere Architettoniche'. Il programma della giornata, al quale ha partecipato anche l' AdSP, rappresentata dalla responsabile marketing Valeria Mangiarotti, è stato incentrato sulla campagna di sensibilizzazione, ideata da FIABA Onlus, dal titolo 'LA CITTA' CHE VORREI', intesa come spazio fisico di progettazione, luogo di relazioni, il cui grado di accessibilità è garanzia per i cittadini di libertà di movimento, accesso ai servizi offerti e vita sociale attiva. Durante la mattinata, sul molo in Piazza Deffenu, le associazioni e la delegazione della Guardia Costiera hanno coinvolto tutti i visitatori con disabilità ed accompagnatori in una serie di attività ludiche e sportive, come giri in motovedetta, percorso di Agility, percorsi di sensibilizzazione e spazio per bambini.



De Simone: sono stati 7 anni meravigliosi

«Lascio tanti risultati raggiunti, progetti avviati ma soprattutto un pezzo del mio cuore»

Lucio D' Amico Ha respirato per lunghi sette anni l' aria dello Stretto, l' ha fatta propria tanto da diventare messinese di adozione. E ora che è venuto il momento del congedo e del ritorno nella sua Meta di Sorrento, Antonino De Simone ha le lacrime agli occhi. «Lascio con viva e profonda emozione», è questo il saluto «al territorio e alle istituzioni» del presidente-commissario che dal 2012 a oggi ha guidato l' **Autorità portuale** di Messina-Milazzo, diventata adesso **Autorità di sistema portuale** dello Stretto, inglobando anche i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. «È stata un' esperienza di servizio ricca di stimoli, di traguardi raggiunti, di risultati ambiziosi, dapprima sognati, poi realizzati. Sono fiero del lavoro svolto - afferma De Simone - che non sarebbe mai stato possibile senza il supporto di una qualificatissima struttura con risorse umane di grande qualità e senza il sostegno leale delle istituzioni cittadine». Ora che il percorso è compiuto, ora che il testimone passa nelle mani del presidente Mega, sembra quasi che sia stato tutto facile. E invece sono stati sette anni di duro impegno, di difficoltà di vario genere, di un preliminare lavoro organizzativo in un Ufficio che, prima dell' avvento di De Simone, aveva un organico ridotto rispetto ai compiti da assolvere. E sul piano infrastrutturale è stata una battaglia continua. «Non voglio elencare tutto quello che è stato fatto, ma devo necessariamente indicare alcuni interventi importanti per il territorio - prosegue il commissario -, a partire dai lavori di riqualificazione della via San Raineri, che era né più né meno che una trazzera quando mi sono insediato.

Ristrutturata la strada, abbiamo poi avviato gli interventi di manutenzione straordinaria e le demolizioni di edifici fatiscenti nel cuore della Zona falcata. Abbiamo lanciato, insieme con l' Università, la campagna di sondaggi, analisi e campionamenti propedeutici ai programmi di bonifica. Quando sono arrivato qui, tutto era bloccato da infiniti contenziosi, siamo riusciti a sbloccarli». Ci sono tanti interventi in avanzata fase di realizzazione o, comunque, avviati: «Il nuovo Terminal croceristico e il Terminal passeggeri-pendolari nel porto di Messina; il completamento dei piazzali del molo Norimberga; il restauro e la riqualificazione di alcuni padiglioni della cittadella fieristica; la partecipazione al progetto e al cantiere della nuova via Don Blasco; la partecipazione ai lavori della nuova piattaforma logistica intermodale che dovrà sorgere a Tremestieri; la delocalizzazione degli impianti di bunkeraggio». Si dice orgoglioso De Simone di aver contribuito fattivamente al "Patto per la Falce", di aver dato come Authority un apporto determinante all' imminente istituzione delle Zone economiche speciali, di aver raggiunto lo storico traguardo dell' approvazione, da parte della Regione siciliana, del Piano regolatore **portuale**, strumento atteso da oltre cinquant' anni, di aver conquistato un ruolo di primo piano nel settore del monitoraggio intermodale del trasporto merci e di lasciare al suo successore un porto che è nella "top ten" nazionale del traffico croceristico. E tanto è stato fatto, aggiunge il presidente-commissario, sul versante milazzese, a cominciare dal pontile di Giammoro e dal dragaggio dei fondali. A chi subentra, e a tutte le istituzioni messinesi, De Simone rivolge un appello: «Bisogna continuare a battersi per l' inserimento dello scalo **portuale** di Messina-Milazzo tra i porti "core" nell' ambito delle Reti Ten-T, in occasione della prossima revisione a cura della Commissione dell' Unione



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

europea». E ancora le parole commosse di chi si è innamorato dello Stretto, delle sue luci, dei suoi chiaroscuri, delle sue leggende e delle sue enormi potenzialità: «Tanto è stato fatto, tanto ancora resta da fare. Io ho cercato di dare il mio contributo. E questa terra resterà per sempre nel mio cuore».

E Mario Mega saluta Bari «Pronto alla nuova sfida»

«So che dovrò superare diffidenze e resistenze, ma sarà un lavoro esaltante»

«Da oggi sono il presidente dell'**Autorità** di sistema **portuale** dello Stretto che comprende i porti di Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Milazzo e Tremestieri». Con un post sulla pagina istituzionale del profilo pubblico Fb Mario Mega-Porti e non solo, il successore di Antonino De Simone raccoglie ufficialmente il testimone. «Il mio primo pensiero è di gratitudine scrive l'ingegnere di Alezio, piccolo centro del Salento nei confronti della ministra Paola De Micheli che ha firmato il decreto di nomina e del suo predecessore, il senatore Danilo Toninelli che aveva avviato la procedura con la designazione. So bene che si tratterà di un impegno non facile perché occorrerà procedere con la costituzione del nuovo Ente unendo realtà portuali vicine ma appartenenti a Regioni differenti superando resistenze e diffidenze che già si sono palesate durante la procedura di nomina. Sono però determinato e pronto a lavorare con il massimo impegno per la nuova sfida fiducioso di riuscire a creare, nell'interesse delle comunità portuali e dei milioni di passeggeri che utilizzano questi porti, le condizioni per assicurare una miglior qualità dei servizi ed una forte spinta allo sviluppo dei traffici». Anche Mega si congeda dalla sua Puglia: «Non posso comunque celare un po' di tristezza per dover abbandonare tanti colleghi, sia dell'**Autorità portuale** di Bari che delle altre istituzioni del porto, con cui ho affrontato tante battaglie e realizzato tante attività in quasi diciassette anni di lavoro. A loro va un sincero ringraziamento per la collaborazione ricevuta e per la pazienza che hanno avuto nel lavorare con me. Ma questo, ormai, è il passato». E, dunque, Mega è già pronto a insediarsi: «Da adesso l'Area dello Stretto sarà la mia nuova casa. Sono certo che anche lì troverò nuovi colleghi e collaboratori che non mi faranno mancare il loro supporto. Si parte dunque per un nuova avventura in cui spero di mettere a frutto la tanta esperienza maturata sino ad oggi per provare a tradurre in risultati concreti i tanti progetti innovativi che ho in mente di avviare. Buon vento, a me ed alla nuova AdSPSt retto». I .d .



Dal Piano generale del traffico tre "suggestioni"

Domenico Bertè Tra una decina di giorni dovrebbe tenersi il forum con la cittadinanza per il confronto sul Piano generale del traffico urbano che la Giunta è pronta ad esitare e a spedire al Consiglio comunale per l'approvazione finale. Un passaggio quello del confronto con la città che doppia quello avvenuto in primavera e che aveva invece come tema quello delle proposte da formulare ai tecnici della Tps-Pro, l'azienda che si è occupata di preparare il "Pgtu" della città. Sarà un'occasione di approfondimento ma anche di dibattito su alcune scelte che cambieranno il volto di una città che ama muoversi in auto (anche per via delle relative alternative) e che ha nei pochi assi longitudinali dei capisaldi della mobilità di massa. Si parlerà delle zone a traffico limitato, che saranno attivate in due fasce orarie (9-12 e 15-18 in termini orientativi) in tutto il centro città ma anche delle isole pedonali. «Le opzioni, le suggestioni, in realtà - spiega l'assessore alla Mobilità Salvatore Mondello - all'inizio erano più di tre che poi sono emerse. Abbiamo raccolto le indicazioni provenienti dai cittadini per valutare attentamente. Tutte e tre le soluzioni sono ispirate alla stessa filosofia di progetto, cioè unire le tre isole di piazza Duomo, piazza Fulci e piazza Cairoli che oggi sono separate fra di loro e devono diventare un connettivo. La prima è suggestiva e bella. È impattante sotto il profilo organizzativo e prevede la chiusura di una parte di via Garibaldi, di una delle due carreggiate. La seconda coinvolge la parte a valle del viale San Martino permettendo di recuperare l'affaccio a mare, elemento cardine della città. C'è stata una forte sinergia con l'Autorità portuale che crede a questo progetto e che prevede utilizzo anche della costruenda banchina. Il porto così può diventare parte integrante della città. La terza è una evoluzione della seconda e prevede il restringimento anche di via Garibaldi con l'allargamento dei marciapiedi che consentirà di collegarsi con l'isola del Viale e il porto». Nei prossimi giorni il forum con la città, poi la palla passa al Consiglio.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

Autorità Portuale, è ufficiale: Mario Paolo Mega nominato presidente. "L' Area dello Stretto sarà la mia nuova casa"

Il neo presidente dell' Autorità Portuale dello Stretto affida ai social le sue prime dichiarazioni: "Impegno non facile, pronto per una nuova avventura"

È ufficiale: Mario Paolo Mega è il presidente della nuova **Autorità Portuale** dello Stretto, che raccoglie i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Ad annunciare l' entrata in carica è lo stesso neo presidente, che affida ai social le sue prime dichiarazioni: "Da oggi sono il Presidente dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto che comprende i porti di Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Milazzo e Tremestieri. Il mio primo pensiero è di gratitudine nei confronti della Ministra On.le Paola De Micheli che ha appena firmato il decreto di nomina e del suo predecessore Sen. Danilo Toninelli che aveva avviato la procedura con la designazione. So bene che si tratterà di un impegno non facile perchè occorrerà procedere con la costituzione del nuovo Ente unendo realtà portuali vicine ma appartenenti a Regioni differenti superando resistenze e diffidenze che già si sono palesate durante la procedura di nomina. Sono però determinato e pronto a lavorare con il massimo impegno per la nuova sfida fiducioso di riuscire a creare, nell' interesse delle comunità portuali e dei milioni di passeggeri che utilizzano questi porti, le condizioni per assicurare una miglior qualità dei servizi ed una forte spinta allo sviluppo dei traffici. Non posso comunque celare un po' di tristezza per dover abbandonare tanti colleghi, sia dell' **Autorità Portuale** che delle altre Istituzioni del porto, con cui ho affrontato tante battaglie e realizzato tante attività in quasi diciassette anni di lavoro a Bari. A loro va un sincero ringraziamento per la collaborazione ricevuta e per la pazienza che hanno avuto nel lavorare con me. Ma questo, ormai, è il passato. Da adesso l' Area dello Stretto sarà la mia nuova casa. Sono certo che anche lì troverò nuovi colleghi e collaboratori che non mi faranno mancare il loro supporto. Si parte dunque per un nuova avventura in cui spero di mettere a frutto la tanta esperienza maturata sino ad oggi per provare a tradurre in risultati concreti i tanti progetti innovativi che ho in mente di avviare. Buon vento, a me ed alla nuova AdSP" - dichiara Mega.



The Medi Telegraph

Messina, Milazzo, Tremestieri

Autorità dello Stretto, firmato il decreto di Mega

Genova - La ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato il decreto di nomina di Mario Mega a presidente dell' Authority dello Stretto. La firma è avvenuta oggi e Mega potrà così insediarsi nella nuova **Autorità** di **sistema** portuale.



Atteso da un decennio. Il presidente della Regione firma la consegna dell'opera

Dragaggio del porto di Mazara, lavori al via

Intervento di ripristino dei fondali del bacino canale che tornerà ad essere navigabile

MAZARA DEL VALLO «Promessa mantenuta. Il fiume ritornerà ad essere navigabile. Il porto ritornerà ad essere l'anima di questa città». È stato l'incipit del presidente della Regione Nello Musumeci, intervenuto ieri pomeriggio nella sede della Capitaneria di porto di Mazara per la consegna dei lavori all'impresa che ha vinto l'appalto per i lavori di dragaggio del porto di Mazara. Un'attesa durata circa dieci anni per i numerosi lacci politici e burocratici che hanno ritardato un'opera essenziale per la città, opera che è stata finanziata dal ministero dell'ambiente e di cui la Regione doveva indire soltanto la gara d'appalto dopo la progettazione e i rilievi di natura tecnica. Ieri pomeriggio, finalmente, si è conclusa la storia dopo circa un anno di studi ed incontri tecnici voluti dal governo Musumeci che ha coinvolto funzionari di due Dipartimenti. «Quando, subito dopo la mia elezione, mi è stato segnalato il ritardo di una decina d'anni per dragaggio del porto di Mazara - ha commentato il presidente - non volevo crederci. Mi sono messo subito al lavoro per cercare di capire innanzitutto i ritardi e poi, insieme ad dottore Croce, ho cercato di avviare tutte le procedure possibili per arrivare ad una conclusione che, finalmente, oggi registriamo». «È un giorno bellissimo per Mazara - ha detto il sindaco Salvatore Quinci. Mazara deve risvegliarsi perché spira un vento nuovo. Il porto per noi è essenziale». Sono intervenuti anche il prefetto Ricciardi e il comandante la Capitaneria Vincenzo Ca scio. Presenti il direttore della struttura regionale Maurizio Croce, l'assessore al territorio Totò Cordaro, autorità civili e militari e il Vescovo della diocesi di Mazara, Domenico Mogavero. I lavori sono stati consegnati alla ditta aggiudicataria - la Ecol 2000 srl di Messina e prevedono, innanzitutto, di asportare i materiali giacenti sui fondali che ostacolano il deflusso verso il mare delle piene del Mâzaro: cavi di acciaio, reti da pesca, sartiame, cavi di diversa natura, copertoni in gomma, legno, vetro, plastica, batterie esauste. In particolare verranno asportati i resti di peschereccio in legno, affondato all'imboccatura del Porto Canale nei pressi della stazione di rifornimento della Medimare Services S.r.l. sita nella parte terminale del molo «Comandante Caito» angolo «piazzale Quinci»; una Imbarcazione in legno, parzialmente affondata nei pressi degli ormeggi del motopesca denominato «Danish»; una imbarcazione in vetroresina parzialmente affondata nei pressi degli ormeggi della chiatta di attraversamento lato via Mazaro Pammilo angolo via Selinunte ed infine una imbarcazione in legno affondata nei pressi degli ormeggi della chiatta di attraversamento, nei pressi della banchina antistante il mercato ittico sito in Largo dello Scalo. La Capitaneria di porto ha emesso un'ordinanza che prevede l'inizio dei lavori da oggi e per 21 giorni consecutivi. I lavori di dragaggio, invece, avranno una durata prevista di 300 giorni «ma - è stato detto dall'ingegnere Teresi che seguirà i lavori - che potrebbero ridursi di qualche mese». La profondità dell'acqua verrebbe portata a tre metri a partire dal ponte e fino al mercato del pesce, a quattro metri fino a piazzale Quinci e a sei metri per l'intero bacino di ponente e fino all'imboccatura del porto, per una superficie di circa 180 mila metri quadrati. «A Mazara - ha sottolineato Musumeci - abbiamo rispettato rigorosamente i tempi tecnici della tabella di marcia. Ci saranno notevoli benefici anche per la navigabilità del fiume: l'ingresso, il transito e le manovre di ormeggio delle navi potranno essere finalmente effettuate in condizioni di massima sicurezza». Il finanziamento è stato di 2 milioni 200 mila euro ma i lavori costeranno 836 mila euro, che è l'importo netto dopo il ribasso d'asta. A questo bisogna aggiungere il costo degli oneri tecnici (progettazione, etc.) e il conferimento in



Giornale di Sicilia

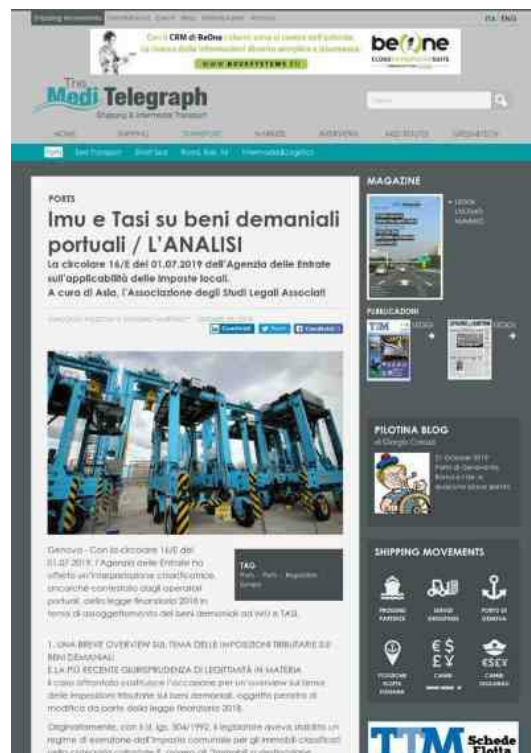
Palermo, Termini Imerese

discarica dei fanghi che già sono stati caratterizzati e che, in buona parte, finiranno nella cosiddetta colmata B. «Con i miei amici ambientalisti - afferma l'ingegnere Teresi - non ci sono problemi. Finiranno nella parte a terra della colmata, che io chiamo area di raccolta, soltanto quelli delle categorie A e B e qualcosa anche della categoria C. Trasformeremo così il punto di raccolta in un' oasi naturalistica che è già progettata. E' chiaro che se saranno riscontrati, nel corso dei lavori, materiali dannosi questi andranno in discarica». È finita con un brindisi augurale e con il sindaco che ha detto a Musumeci: «Presidente lo aspetto per l'inaugurazione del rinnovato porto di Mazara per vedere nuovamente il transito dei nostri pescherecci». (*SG*)

Imu e Tasi su beni demaniali portuali / L' ANALISI

GIACOMO FALSETTA

Genova - Con la circolare 16/E del 01.07.2019, l' Agenzia delle Entrate ha offerto un' interpretazione chiarificatrice, ancorché contestata dagli operatori portuali, della legge finanziaria 2018 in tema di assoggettamento dei beni demaniali ad IMU e TASI. 1. UNA BREVE OVERVIEW SUL TEMA DELLE IMPOSIZIONI TRIBUTARIE SUI BENI DEMANIALI E LA PIÙ RECENTE GIURISPRUDENZA DI LEGITTIMITÀ IN MATERIA Il caso affrontato costituisce l' occasione per un' overview sul tema delle imposizioni tributarie sui beni demaniali, oggetto peraltro di modifica da parte della legge finanziaria 2018. Originariamente, con il d. lgs. 504/1992, il legislatore aveva stabilito un regime di esenzione dall' imposta comunale per gli immobili classificati nella categoria catastale E, ovvero gli "immobili a destinazione particolare" (art. 7, comma 1, lett. B). Tra questi, sono annoverate le "stazioni per servizi di trasporto, terrestri, marittimi ed aerei" (E/1) e le "costruzioni e fabbricati per speciali esigenze pubbliche" (E/3). L' ambito di applicazione di tale regime agevolato è stato esteso fino a ricomprendere anche i fabbricati presenti all' interno delle aree demaniali pubbliche, comprese quelle marittime. Successivamente, però, sono intervenute tre modifiche, regolamentari e legislative, che hanno mutato il quadro circoscritto dal d. lgs. 504/1992: il decreto del Ministero delle Finanze n. 28/1998, l' art. 18 della l. 388/2000 ed il decreto legge n. 262/2006 (poi convertito in l. 286/2006). (i) Il decreto del Ministero delle Finanze ha introdotto il concetto di unità immobiliare (presupposto per l' applicazione del tributo locale ai sensi dell' art. 2 del d. lgs. 504/1992) come la porzione di fabbricato, o fabbricato, o insieme di fabbricati o un' area "che, nello stato in cui si trova e secondo l' uso locale, presenta potenzialità di autonomia funzionale e reddituale" ; (ii) l' art. 18 della l. 388/2000 ha introdotto una modifica dell' art. 3 del d. lgs. 504/1992, estendendo l' applicabilità del tributo locale anche ai "concessionari delle aree demaniali", originariamente esclusi dalla norma; (iii) l' art. 2, comma 40, del d. l. 262/2006, ha fugato ogni possibile dubbio interpretativo in merito alla portata della previsione del decreto del Ministero delle Finanze, stabilendo perentoriamente che "nelle unità immobiliari censite nelle categorie catastali E/1, E/2, E/3, E/4, E/5, E/6 ed E/9 non possono essere compresi immobili o porzioni di immobili destinati ad uso commerciale, industriale, ad ufficio privato ovvero ad usi diversi, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale". Quindi a seguito di tali interventi legislativi e regolamentari quegli immobili, porzioni di immobili o aree che presentassero potenzialità di autonomia funzionale e reddituale, pur se presenti all' interno di una stazione portuale, non potevano più godere dell' esenzione stabilita dal d. lgs. 504/1992. Tale orientamento è stato successivamente confermato dalla giurisprudenza della Suprema Corte che, con alcune pronunce (tra cui le sentenze n. 10031/2017, n. 7390/2018) ha confermato il principio secondo cui tra le "unità immobiliari censite nelle categorie catastali E/1, E/2, E/3, E/4, E/5, E/6 ed E/9 non possono essere compresi immobili o porzioni di immobili destinati ad uso commerciale, industriale, ad ufficio privato ovvero ad usi diversi, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale e cioè [] immobili per se stessi utili o atti a produrre un reddito proprio, anche se utilizzati per le finalità istituzionali dell' ente titolare". Da tale esclusione non sono andate esenti neppure le aree scoperte: la Suprema Corte, con la recentissima sentenza del 12/04/2019, n. 10287, ha infatti ribadito che "sono assoggettate ad ICI, in quanto non classificabili nella categoria E, le aree scoperte di un terminal portuale utilizzate per svolgere l' attività pubblica portuale e le relative necessarie operazioni, in quanto indispensabili al concessionario del bene demaniale per lo svolgimento della sua attività, atteso che il presupposto dell' imposizione è che ogni area sia



The Medi Telegraph

Focus

suscettibile di costituire un' autonoma unità immobiliare, potenzialmente produttiva di reddito" (conformemente si era già pronunciata in tal senso la Suprema Corte con le decisioni n. 10031 e 10032 del 2017). 2. LA LEGGE FINANZIARIA 2018 E LA CIRCOLARE 16/E DELL' AGENZIA DELLE ENTRATE DEL 01.07.2019 L' ultimo intervento legislativo in materia è costituito dall' art. 1, comma 578 della l. 205/2017, la cui portata (ovvero, se si tratti di un' interpretazione autentica della normativa esistente o se costituisca una modifica legislativa) è oggetto di ampia discussione dopo che l' Agenzia delle Entrate ha pubblicato, in data 01.07.2019, proprio la circolare n. 16/E. Il suddetto comma 578 stabilisce che "a decorrere dal 1° gennaio 2020, le banchine e le aree scoperte dei porti di rilevanza economica nazionale e internazionale di competenza delle **Autorità di sistema** portuale di cui all' allegato A annesso alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, adibite alle operazioni e ai servizi portuali di cui al comma 1 dell' articolo 16 della medesima legge, le connesse infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché i depositi ivi ubicati strettamente funzionali alle suddette operazioni e servizi portuali, costituiscono immobili a destinazione particolare, da censire in catasto nella categoria E/1, anche se affidati in concessione a privati. Sono parimenti censite nella categoria E/1 le banchine e le aree scoperte dei medesimi porti adibite al servizio passeggeri, compresi i crocieristi. Ai fini della sussistenza del requisito della stretta funzionalità dei depositi, diversi da quelli doganali, alle operazioni e ai servizi portuali di cui al presente comma, si fa riferimento alle autorizzazioni rilasciate dalla competente **Autorità di sistema** portuale ai sensi dell' articolo 16, comma 3, della citata legge n. 84 del 1994". In sostanza, la norma ha chiarito che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, le banchine e le aree scoperte, anche se in concessione a privati, saranno esenti dall' imposta locale a condizione che: 1) appartengano ad un porto (inteso fisicamente come l' area perimetrata dal Piano Regolatore Portuale (Prp) di cui all' art. 5 della menzionata legge n. 84 del 1994, ovvero, in assenza di Prp, dallo strumento di pianificazione portuale in vigore) di rilevanza nazionale ed internazionale di competenza dell' **Autorità di sistema** portuale e 2) siano adibite alle operazioni e/o ai servizi portuali. Al regime di esenzione accedono altresì le connesse infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché i depositi ivi ubicati (diversi da quelli doganali), a patto che siano "strettamente funzionali alle suddette operazioni e servizi portuali", riconducendo il concetto di "stretta funzionalità" alle autorizzazioni ex art. 16 co. 3 l. 84/94. La riconducibilità dell' uso di tali fabbricati alle operazioni o servizi portuali verrà dichiarata dal contribuente tramite c.d. autocertificazione (come da art. 1 comma 579, l. 205/2017). L' Agenzia delle Entrate ha ritenuto, con la recentissima circolare summenzionata, che tale norma non si configuri come "norma di interpretazione autentica", e che essa abbia quindi "introdotto sostanziali modifiche al pregresso quadro normativo generale di riferimento". Tali considerazioni implicano che, secondo l' interpretazione dell' AdE, prima dell' entrata in vigore della suddetta legge non potranno essere considerate esenti dal tributo neanche le aree scoperte aventi le suddette caratteristiche, con ogni implicazione sui numerosi procedimenti tributari già in corso. La normativa prevede altresì una procedura di variazione dell' accatastamento sulla base dei nuovi parametri normativi per i beni che non siano di nuova costruzione: ai sensi del comma 580, i fabbricati in costruzione nel 2019, infatti, non godono delle previsioni stabilite dal comma 578, ma seguono i canoni di accatastamento in vigore (ferma restando la possibilità di presentare successivamente una dichiarazione di revisione da parte del contribuente ed essendo comunque prevista una revisione d' ufficio da parte degli Uffici Provinciali-Territorio competenti dell' Agenzia entro il 31.03.2020). 3. CONCLUSIONI Il tema dell' assoggettabilità dei beni demaniali alle imposte tributarie locali è particolarmente complesso e foriero di difficoltà interpretative ed applicative. Il criterio di "stretta funzionalità" dei beni non è univoco, soprattutto laddove tali beni presentino comunque "autonomia funzionale e reddituale" non esclusivamente riconducibile allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali. Restano peraltro esclusi dall' esenzione tutti i beni presenti in aree demaniali pertinenti a porti che non siano "di rilevanza economica nazionale e internazionale di competenza delle Autorità di sistema portuale", creando una disparità di trattamento tra beni del tutto identici per caratteristiche e finalità. Nella circolare, l' Agenzia delle Entrate rileva come resterebbero esclusi dall' esenzione beni pur presenti nell' area portuale ma non funzionali all' esercizio delle operazioni e dei servizi quali "gli immobili destinati alla residenza di persone (abitazioni, foresterie, alberghi,

The Medi Telegraph

Focus

ostelli, ecc.) [], gli uffici pubblici o privati, [] e i capannoni per la costruzione e la manutenzione delle navi, dei natanti e di ogni altro mezzo o impianto operante nell' ambito portuale, gli autosilos ed i parcheggi a raso destinati ad uso commerciale o ad altri usi non strettamente funzionali alle operazioni e ai servizi portuali" , con ogni conseguenza sulle posizioni dei concessionari delle aree demaniali marittime. La portata dell' esenzione di cui alla l. 205/2017, per come interpretata dalla circolare 16/E, rischia di avere un duplice effetto: da un lato, infatti, sembra costituire un diaframma rispetto alla normativa oggi vigente, dettando un regime più puntuale per il periodo successivo al 01.01.2020. Dall' altro, però, la previsione espressa circa l' esenzione per le banchine e le aree scoperte potrebbe indurre i Giudici che stanno attualmente valutando i (numerosi) ricorsi già pendenti ad inferire che, ai sensi della normativa oggi vigente, tali beni non siano esenti. Molto diversa, se non opposta, sarebbe la portata dell' intervento legislativo qualora le si attribuisse carattere interpretativo piuttosto che abrogativo: in quel caso, infatti, la formulazione dei commi 579 ss. dell' art. 1 l.205/2017 costituirebbe una mera specificazione della normativa oggi vigente, con ogni positivo riflesso sui ricorsi attualmente pendenti avanti le Corti tributarie di merito. *Avvocati, studio legale Lca.