



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 08 novembre 2019**



Prime Pagine

08/11/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 08/11/2019	6
08/11/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 08/11/2019	7
08/11/2019	Il Foglio Prima pagina del 08/11/2019	8
08/11/2019	Il Giornale Prima pagina del 08/11/2019	9
08/11/2019	Il Giorno Prima pagina del 08/11/2019	10
08/11/2019	Il Manifesto Prima pagina del 08/11/2019	11
08/11/2019	Il Mattino Prima pagina del 08/11/2019	12
08/11/2019	Il Messaggero Prima pagina del 08/11/2019	13
08/11/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 08/11/2019	14
08/11/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 08/11/2019	15
08/11/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 08/11/2019	16
08/11/2019	Il Tempo Prima pagina del 08/11/2019	17
08/11/2019	Italia Oggi Prima pagina del 08/11/2019	18
08/11/2019	La Nazione Prima pagina del 08/11/2019	19
08/11/2019	La Repubblica Prima pagina del 08/11/2019	20
08/11/2019	La Stampa Prima pagina del 08/11/2019	21
08/11/2019	MF Prima pagina del 08/11/2019	22

Trieste

08/11/2019	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 35 Porto e arrivo di nuove aziende Il Comune pensa al dopo centrale	23
07/11/2019	Sea Reporter Porto di Trieste-Logistica: firmato un memorandum tra Zeno D' Agostino e Jingchun Wang per portare il Made in Italy in Cina	24

Venezia

08/11/2019	Corriere del Veneto Pagina 11 Crolla il traffico del porto «Colpa dei canali non scavati»	Giacomo Costa 25
------------	---	------------------

08/11/2019	Il Gazzettino Pagina 43	<i>ELISIO TREVISAN</i>	26
<hr/>			
08/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24		27
<hr/>			
08/11/2019	La Voce di Rovigo Pagina 44		29
<hr/>			
07/11/2019	Ansa		30
<hr/>			
07/11/2019	Il Nautilus		31
<hr/>			
07/11/2019	Informare		32
<hr/>			
07/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	34
<hr/>			
07/11/2019	Sea Reporter		35
<hr/>			
08/11/2019	MF Pagina 23		36
<hr/>			

Genova, Voltri

08/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 5	<i>Matteo Dell' Antico Roberto Sculli</i>	37
<hr/>			
08/11/2019	Libero Pagina 22		39
<hr/>			
07/11/2019	Il Nautilus		40
<hr/>			
07/11/2019	Portnews		41
<hr/>			

La Spezia

08/11/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 24		42
<hr/>			
08/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 40		43
<hr/>			
08/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 40		44
<hr/>			
08/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 41		45
<hr/>			

Ravenna

08/11/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 7		47
<hr/>			
07/11/2019	Informare		48
<hr/>			

Livorno

07/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	49
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

08/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 38	50
	Rtc: «Per i container è illegittimo l' uso dei moli 24 e 25 sud»	
07/11/2019	La Provincia di Civitavecchia	52
	Adsp: arriva l' atto di pignoramento verso terzi	
07/11/2019	La Provincia di Civitavecchia	53
	Risso lascia l' Adsp: decisione ufficializzata al comitato di gestione	

Napoli

08/11/2019	Corriere del Mezzogiorno Pagina 11	54
	Spiagge e lidi, Assobalneari preoccupata: concessioni ancora ferme	
08/11/2019	Il Mattino (ed. Caserta) Pagina 28	55
	Industriali e ministro Amendola confronto sugli scenari mediterranei	
07/11/2019	Ildenaro.it	56
	Via ai Giorni del Sud: Marocco ospite della prima edizione (a Castel dell' Ovo e alla Reggia di Caserta)	
07/11/2019	The Medi Telegraph	58
	Siluro del Pd a Spirito sullo sciopero dell' anno scorso	

Brindisi

07/11/2019	Brindisi Report	<i>MARCELLO ORLANDINI</i>	59
	Un rischio in meno per la città, ma sulla logistica forti ritardi		

Manfredonia

08/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 28	60
	Zone economiche speciali seminario in Confindustria	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

07/11/2019	Il Dispaccio		61
	Rete portuale calabrese, Bruno Bossio (Pd): "Imminente nomina autorità jonio-tirreno non cancella anomalie su Gioia Tauro"		
07/11/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	62
	Manifestazioni interesse per AdSp Mar Tirreno meridionale e Ionio		

Olbia Golfo Aranci

08/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 18	63	
	La stazione marittima sarà gestita dall' Autorità		
08/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 19	<i>DARIO BUDRONI</i>	64
	La Maestosa mette radici resterà per altri 4 anni		
07/11/2019	Informazioni Marittime		65
	Sardegna, nuovo regolamento per le ditte di area portuale		

Cagliari

07/11/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 66
AdSp mar di Sardegna: nuovo regolamento unico per le imprese

Messina, Milazzo, Tremestieri

08/11/2019 **La Sicilia** Pagina 40 67
Stagione crocieristica positiva registrati più arrivi del 2018 con oltre 40mila passeggeri

08/11/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 68
Mega: porti e territori camminano insieme Scattano gli sgomberi alla Real Cittadella

08/11/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 69
Il documento della Uil: «Buon inizio»

08/11/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 70
La Fiera? «Importante offrire ai croceristi aree di pregio»

08/11/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 20 71
«Resta un carico di anomalie e incongruenze»

08/11/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 20 72
La "competenza" su due Zes «Servono infrastrutture»

08/11/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 27 73
L' Area Asi da Eldorado a ghetto per colpa dell' indifferenza politica

07/11/2019 **TempoStretto** *MARCO IPSALE* 75
Mega: 'La nuova Autorità Portuale è una risorsa per l' area dello Stretto'

Augusta

08/11/2019 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 19 77
«Monitoriamo il progetto per le bonifiche e il dragaggio dei fondali del porto»

Focus

07/11/2019 **Il Nautilus** 78
IMO 2020: ENTRA IN VIGORE IL 1 GENNAIO IL REGOLAMENTO CHE INTRODUCHE IL LIMITE DI EMISSIONI DI ZOLFO CONTENUTO NEI CARBURANTI USATI DALLE NAVI

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Da domani l'iniziativa del Corriere
Incontri, consigli, lezioni:
due giorni dedicati alla salute
di **Luigi Ripamonti**
a pagina 29



In edicola per un mese
Un libro di Marcello Flores
sull'addio al Muro di Berlino
e la fine del sistema comunista
di **Antonio Carloti**
a pagina 40



No all'antisemitismo

LA FORZA DI CHI NON ODIS

di **Pierluigi Battista**

È impossibile dominare lo sgomento, il senso di scoramento e anche di disgusto, di fronte alla notizia che Liliana Segre, scampata alla Shoah, sia costretta a girare con la scorta per difendersi dalle minacce di un gruppo di mascloni antisemiti. A Milano l'hanno accolta con striscioni ostili. Sui social la insultano, nascondendosi dietro profili falsi perché gli antisemiti, oltre a essere dei cialtroni, sono anche vigliacchi. Liliana Segre è una donna determinata e forte. Nonostante le angherie subite, nonostante il dolore e il lutto atroce che i nazisti le hanno inflitto durante lo sterminio del popolo ebraico, lei non ha mai pronunciato parole violente verso chi minimizza o nega le gesta degli aguzzini, come pure sarebbe comprensibile. La minacciano e la insultano, e addirittura le augurano la morte, proprio per questa sua forza. Non è solo una testimone degli orrori del passato, è una donna che sa spiegare i motivi che hanno portato alla tragedia dell'Olocausto, illustrare i pericoli che la società moderna corre ignorando il passato, o dimenticandolo, o giustificandolo, o ridimensionandolo. I sopravvissuti stanno scomparendo, uno a uno. La crudeltà dell'anagrafe cancella la testimonianza di chi ha vissuto come vittima quel vortice di orrore, di chi, come Primo Levi, è tra i pochi che sono usciti vivi dai campi, mentre il resto delle loro famiglie veniva sterminato. Liliana Segre, con la calma dei forti, racconta ciò che è avvenuto perché non se ne perda traccia.

continua a pagina 30



La senatrice Liliana Segre, 89 anni, in Galleria Vittorio Emanuele a Milano, accompagnata dai due carabinieri della scorta

LA SENATRICE MINACCE E MESSAGGI

La vita sotto scorta di Liliana Segre «Mai vergognarsi di essere italiani»

di **Alessia Rastelli**

Due carabinieri al fianco. Inizia così il primo giorno «sotto scorta» di Liliana Segre. Una giornata come le altre. Con un'agenda fitta di impegni. Che alla fine faranno dire alla senatrice a vita di 89 anni: «Sono stanca, ho bisogno di riposare». Le ultime settimane sono state pesanti: gli oltre 200 messaggi d'odio che riceve ogni giorno via social, l'astensione del centrodestra sulla Commissione contro il razzismo, lo striscione di Forza Nuova apparso a Milano vicino al teatro in cui stava parlando. E poi la decisione di affidarle la scorta.

alle pagine 10 e 11 **Caccia, Conti**

Appello all'unità del premier: l'Italia risponda con una sola voce. Senza Mittal, via al commissario

Richiamo del Colle sull'Iva

Mattarella vede Conte: uscire dalle crisi aziendali, se il governo cade si vota

INTERVISTA CON MINNITI

«L'accordo con la Libia è più che mai necessario»

di **Lorenzo Cremonesi**

«C i vuole più Europa in Libia, ed è più che mai necessario trovare un accordo con quel Paese. Dobbiamo dare canali legali ai migranti». Così, al *Corriere*, l'ex ministro dell'Interno Marco Minniti.

a pagina 13

L'EURO, L'ITALIA E LA SINDROME GIAPPONESE

Lo spread della Grecia (meno alto del nostro)

di **Federico Fubini**

L'Italia è l'anello debole in un'area euro presa dalla sindrome giapponese: crescita bassa, investimenti lenti, risparmi alti. E ora anche la Grecia ha uno spread più basso del nostro.

a pagina 6

GIANNELLI

TASSA SULLA PLASTICA E CRISI DELL'IVA



Emergenza lavoro all'Iva di Taranto. E il Quirinale richiama il governo: «Bisogna uscire dalle crisi aziendali». E poi aggiunge: «Se il governo cade, si va a nuove elezioni». Il premier Conte alla maggioranza: l'Italia risponda con una sola voce. Ma senza Mittal, arriva il commissario.

da pagina 2 a pagina 5

VOX VERSO IL SUCCESSO

Spagna alle urne con il fantasma del «Caudillo»

di **Aldo Cazzullo** e **Andrea Nicastro**

Sanchez sperava di passare alla storia come il premier che aveva tolto le spoglie di Franco da una tomba monumentale. Rischia di entrare nelle cronache come il socialista che ha resuscitato l'estrema destra. Voleva esorcizzare il fantasma del franchismo; l'ha evocato. Alle elezioni di domenica il Psoc sarà il primo partito. Ma Santiago Abascal, capo di Vox, avrà un risultato storico. I sondaggi gli assegnano 60 seggi su 350. Così la Spagna resterebbe senza governo.

a pagina 15

DIFESA DAI PASSEGGERI

Accoltellamento sul Frecciarossa Grave la donna ferita dall'ex

di **Alessandro Fulloni**



La polizia scientifica sul Frecciarossa

L'ha vista sul treno con un altro uomo, ha estratto un coltello e l'ha pugnalato. E ha ferito anche il passeggero intervenuto per difendere la donna. È accaduto sul Frecciarossa 6389 Torino-Roma, vicino alla stazione di Bologna. La donna, grave, è dipendente dell'Alta velocità. Anche chi l'ha ferita lavora sul treno. I due si erano frequentati.

a pagina 17 **Muleo**

Una nuova inchiesta del vice questore Costanza Confalonieri Bonnet
GINO VIGNALI
LA NOTTE ROSA
ROMANZO
in libreria e in edicola SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

In attesa di sistemare l'Iva, mi accontenterei delle cose semplici. I seggiolini antiabbandono, per esempio. Sull'onda emotiva delle tragedie dei bambini dimenticati in auto, è stata varata all'unanimità una legge sacrosanta che prevede l'installazione di un dispositivo per avvertire il genitore distratto. In un Paese noioso, qualcuno si sarebbe ricordato di comunicare alle famiglie in modo chiaro e tempestivo i termini della questione, dando loro il tempo necessario a dotarsi dei seggiolini nuovi e magari anche dei soldi per comprarli. Solo a quel punto sarebbe scattata la legge, con le sanzioni per gli inadempienti. Ma noi non riusciamo a essere un Paese noioso. Noi sfogliamo politici bambini, convinti che una novità cominci a esistere nel momento stes-

Seggiolini per adulti

so in cui la annunciano, dato che un attimo dopo ha già smesso di interessarli. Invece la realtà è dispettosa, fa di testa sua. La legge, entrata di colpo in vigore ieri, ha provocato il solito marasma, con code nei negozi e ritardi nelle consegne. Per non perdere i voti dei pochi che fanno ancora figli, il governo ha promesso un contributo all'acquisto e una dilazione delle multe, ma non sarebbe stato più semplice se l'intero Parlamento avesse rinviato di qualche mese l'inizio della nuova era, preparando meglio il terreno? Tra adulti funziona così. Non nell'asilo della politica italiana, dove tutti si guardano bene dall'abbandonare il loro seggiolino e la serietà è considerata un freno al libero dispiegarsi dell'improvvisazione.

Invicta
SINCE 1924
invicta.it

91108
9 771120 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1, D.D. Milano



Santiago: i Carabineros fanno sapere che, in tre settimane di manifestazioni in piazza, sono state arrestate diecimila persone: la classica efficienza cilena



ristora
INSTANT DRINKS

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

Venerdì 8 novembre 2019 - Anno 11 - n° 308
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

GIALLOROSA IN BILICO Il premier ai sindacati parla di riconvertire la fabbrica al gas
“Iva, governo su una lastra di ghiaccio”
Quirinale in allarme, ma Conte rilancia

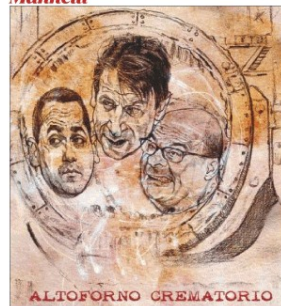
Una parte dell'esecutivo vuole reintrodurre lo scudo penale nella versione "soft". Fermo no di Di Maio, ma il Pd è pronto a presentare un emendamento al decreto Fisco



BASTA UN PROGETTO
Forno2, la bugia di Mittal: basso rischio chiusura

L'ULTIMO SCANDALO
“Rifiuti velenosi come concime per l'agricoltura”

Mannelli



Balla senz'anima

di **MARCO TRAVAGLIO**

La prima volta che ho sentito accusare questo governo di “non avere un'anima”, precisamente da Massimo Gramellini e Alessandro De Angelis all'unisono nello studio di Otto e mezzo, ho superato un iniziale moto di stupore e ho lasciato perdere, come si fa con gli amici che hanno mangiato pesante. Ora però che, in rapida successione, ieri e l'altroieri mi sono imbattuto in due editoriali su Repubblica nientemeno che di Ezio Mauro e di Stefano Folli rispettivamente intitolati “L'agonia di un'alleanza senz'anima” e “Un governo senza più anima”, ho cominciato a preoccuparmi. Quando la teologia fa irruzione nella politica, la situazione dev'essere molto più grave di quella - già pesantuccia - che appare. Intendiamoci. Lungi da noi sottovalutare l'importanza dell'anima, che da millenni impegna le principali culture e religioni dell'umanità. Intorno alla sua esistenza, forma, sostanza e destinazione sono accapigliati teologi, filosofi, papi, vescovi, intellettuali, aperti e chiusi concilii tutt'altro che ecumenici, lanciati anatemi e scomuniche, consumati scismi, bruciati eretici, messi all'indice gnostici, combattute guerre sante. Ma si dava per scontato che ogni eventuale anima fosse saldamente agganciata a ciascun corpo umano.

Ora, all'improvviso, scopriamo da queste anime candide che anche i governi devono averne assolutamente una, altrimenti le mejo firme del bigoncio si incazzano. E qui la questione si fa spessa e l'affare s'ingrossa. Già questo governo, un po' come tutti del resto, ha lesue belle gatte da pelare: la maggioranza dei Malavoglia (copyright Antonio Padellaro), il marasma dei 5Stelle, l'anemia del Pd, le mattane di Renzi, i sondaggi di Salvini, l'Umbria, l'Emilia Romagna, il debito pubblico e tutte le deliziose eredità del passato, giù giù fino all'Iva e l'Ilva. Ci mancava pure l'anima. Si pensava che un governo, per avere un senso, dovesse avere un programma e una maggioranza in Parlamento, e il Conte 2 li ha entrambi: il programma è un po' vago, ma c'è; la maggioranza pure, litigiosa ma non più delle altre. Aveva promesso di evitare l'aumento dell'Iva, ci ha messo anima e corpo (anzi solo corpo) e l'ha fatto. Di tagliare un po' il cuneo fiscale, cioè le tasse ai lavoratori e, sputando l'anima (anzi il corpo), l'ha fatto. Di segnare 345 parlamentari e, senza che lo volesse anima viva (a parte i 5Stelle), l'ha fatto. In più ha aggiunto un pacchetto di misure per combattere l'evasione fiscale e ripulire l'ambiente (mai viste sotto i governi precedenti, quelli con l'anima, che l'evasione nella condonavano e l'ambiente lo devastavano).

SEQUE A PAGINA 24

GIUGNO, STRANA MISSIONE A PARIGI
RENZI FA IL POLITICO
O IL LOBBISTA?

INGAGGIATO A UN CONVEGNO DA ALTRAN GROUP (“OSTILE” PER L'ITALIA) CON UN GETTONE PAGATO A UN'ASSOCIAZIONE. IN BARBA ALLA TRASPARENZA

di **TECCE** A PAG. 9

QUELLA SCORTA A LILIANA SEGRE DIFENDE TUTTINOI E UN'IDEA DI PACE

di **SELVAGGIA LUCARELLI** A PAG. 13

UN BOSS VUOLE USCIRE? DIMOSTRI LUI CHE HA ROTTO CON IL SUO CLAN

di **VITTORIO TERESI** A PAG. 11

REGIONALI: LA CRISI DEL MOVIMENTO
Il M5S medita di non presentarsi in Calabria e in Emilia Romagna

di **ZANCA** A PAG. 6

L'ULTIMA CARICA DEI VECCHI BOIARDI
Lo Stato prova a salvare Telecom e Bassanini (79 anni) torna in Cdp

di **DI FOGGIA** A PAG. 8



A CAPO DI WIKIPEDIA



“Big Tech, tutelate le diversità anziché fare solo profitti”

di **DELLA SALA** A PAG. 15

MARTHA ARGERICH L'argentina in sala a 78 anni

LA PIANISTA ROCKSTAR

di **MADDALENA OLIVA**

Siraconta che, una volta, appena atterrata all'aeroporto di Venezia, malgrado l'ora tarda, avesse chiesto di riprendere fiato bevendo un caffè in piena notte in piazza San Marco. Da Venezia si fece poi accompagnare a Ferrara, dove l'indomani era attesa per un



concerto. E lì, arrivata nella città estense, si fece aprire la sala, per iniziare a provare. Il marito del tempo - il pianista e direttore d'orchestra Charles Dutoit - le mosse qualche rimostranza. Lei con naturalezza gli fece: “Voi svizzeri avete gli orologi, noi argentini abbiamo il tempo”.
A PAGINA 19

Che c'è di
BELLO

Film Belle Époque, la vita di Ginzburg, Primo Levi a teatro e le foto del Muro

DA PAG. 20 A PAG. 23

La cattiveria

Salvini equipara chi minaccia Liliana Segre a chi minaccia lui. Mettendo sullo stesso piano nazifascisti e colesterolo

WWW.SPINOZA.IT

RITA BERNARDINI
“I Radicali non sono tutti come Antonino Nicosia”

di **LILLO** A PAG. 10





il Giornale



9 771124 883008

91108

VENERDÌ 8 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 264 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 | Giornale (ed. nazionale)

Domani lo speciale sul Muro di Berlino



Ecco il «Manifesto» per liberare l'uomo

TENTATO SCIPPO

IL PESCATORE RENZI I PESCI AZZURRI E L'ESCA AVVELENATA

di Alessandro Sallusti

Radiofante, fonte incontrollabile ma sicura su ciò che davvero accadeva in guerra, informa che in questi giorni la prima occupazione di Matteo Renzi non sia la crisi dell'Ilva bensì, con lusinghe e promesse di ricandidature certe, rubare deputati e senatori a Forza Italia per rafforzare il suo fragile partito. Probabilmente ha capito che a sinistra non c'è trippa per gatti e si illude di poter sfondare se non a destra almeno al centro. Alcune trattative sarebbero in stato avanzato e sono meno segrete di quanto pensino gli interessati (spioni e doppiogiochisti abbondano anche in Parlamento).

Non devo certo insegnare io a Renzi come ci si muove in politica, ha dimostrato di saperlo fare assai bene salvo poi rovinare tutto per eccesso di sicurezza. Ciò detto mi chiedo però come possa pensare di trasformare un parlamentare acquisito di Forza Italia in voti per il suo partito.

La maggior parte degli onorevoli non ha un numero significativo di voti propri, sono il grazie a quelli del partito e del suo leader. E non credo che un elettore di Berlusconi sia disposto a domani a votare l'ex segretario del Pd e i suoi amici di sinistra solo perché glielo dice Tizio o Caio. Prova ne è che i partiti nati dalle scissioni di Forza Italia (il Fli di Fini, il Nuovo Centro Destra di Alfano, Ala di Verdini e Cambiano) hanno fatto il quarantotto in Parlamento ma sono poi morti per mancanza di elettori.

Per di più vale anche il ragionamento inverso. Perché mai un elettore di sinistra dovrebbe votare un ex politico di destra con la fama di traditore opportunistico (vale la vecchia regola: chi tradisce una volta tradirà sempre).

Capisco che tutto questo a Renzi non importi, è fatto così e vive alla giornata. Vuole pescare il pesce azzurro, ma l'esca è avvelenata. Può un parlamentare di Forza Italia, pur disperato per la possibile perdita di ruolo e reddito, fidarsi di uno come Renzi che ha tradito tutti, ma proprio tutti, compresi gli elettori del suo Pd?

Un consiglio non richiesto a chi sta per abboccare all'amo: prima di vendersi, blindare da un notaio il compenso. Ma soprattutto accertarsi che il notaio non sia un figurante di *Scherzi a Parte* assunto da Renzi come suo complice o che il contratto non sia scritto con inchiostro simpatico. L'uomo è capace di tutto, anche di dirti: «Fidati di me amico, stai sereno».

Greco a pagina 8

GOVERNO DI INCAPACI

Sono nel pallone: salta anche Alitalia

*Tedeschi in fuga dalla compagnia aerea. Intanto Conte dice sì allo scudo sull'Ilva, ma è troppo tardi
Il Colle avvisa il premier: basta liti o si vota*

Laura Cesaretti e Paolo Stefanato

«Dopo l'Ilva qui ci salta anche Alitalia». Nei corridoi di palazzo Ieri serpeggiava lo sgomento, dopo che Lufthansa resta fuori dalla compagnia di bandiera e gli indiani di Mittal lasciano Taranto.

servizi alle pagine 2-3

SCONFITTA PER TUTTI

La Segre finisce sotto scorta Italia umiliata dai cretini

di Stefano Zurlo



ESEMPIO MIRABILE La senatrice a vita Liliana Segre

È come tornare sul famigerato binario 21, quello da cui partì bambina nel gennaio '44 alla volta di Auschwitz. Liliana Segre sotto scorta è un incubo, il passato che afferra il presente, il rigurgito fuori dal tempo dei fantasmi della storia. C'è da rimanere costernati alla notizia (...)

segue a pagina 11

Cottonee Bulian alle pagine 10 e 11

LE ANALISI

Zingaretti usa il «metodo Salvini» e guarda alle urne

di Adalberto Signore

Grillini inaffidabili: il partito in mano agli estremisti

di Augusto Minzolini

Il paragone è per certi versi dissacrante, tanto i due sono distanti come posizioni politiche e modo di porsi. Però è ai piani alti di Largo (...)

segue a pagina 5

Sfogo di un grillino di governo, di stretta fede «dimaiana», contro gli «nvasati» del movimento. Seduto su una poltrona (...)

segue a pagina 4

VAMPIRI DI STATO

Altra stangata sulla casa E il Nord boccia la manovra

Gian Maria De Francesco

■ Stangata senza precedenti sulla casa. L'unificazione di Imu e Tasi prevista dall'articolo 95 del ddl Bilancio conferma l'incremento del prelievo fiscale sugli immobili, già denunciato da Confedilizia su *il Giornale* nelle scorse settimane. Il combinato disposto della fusione dei due tributi, infatti, potrebbe rivelarsi deleterio se durante l'iter parlamentare non vi si porrà rimedio. Il ddl Bilancio insomma prevede che la Tasi si unisca letteralmente all'Imu, con il rischio che i Comuni possano «aprofittarne».

a pagina 6

MORTA A 97 ANNI

Lady Fanfani la donna che svecchiò i democristiani

di Paolo Guzzanti

Fu lei che trasformò una Democrazia cristiana da sacrestia fatta di pie donne devote al mese mariano, in un partito chic - anche se sempre strenuamente cattolico - ed elegante, rivolto al mondo e alla mondanità. Pochi ricordano la tremenda e - che Dio l'abbia in gloria - Biancarosa Fanfani, la prima moglie di Amintore l'aretino, intrigante e impicciona che mise il marito (...)

segue a pagina 9

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN FINE) - IL 2019 CONVIENE IL CONTRIBUTO VOTI ART. 1 C. 100 MILANO



FREGATURA NASCOSTA

Più seggiolini, più tasse per tutti

di Nicola Porro

A settembre del 2017 una larga maggioranza parlamentare ha votato entusiasta e convinta una legge che obbliga gli italiani a dotarsi di un congegno di allarme che li avverta di una loro grave dimenticanza: e cioè quella di lasciare il proprio figlio a bordo dell'auto. Dimostriamo che si tratta di una tassa nella nostra nuova definizione, e che sia tra le più ingiuste colpendo gran parte delle famiglie italiane. La cui scu-

sa, perché tale è, risiede in dieci casi di morti in auto verificatisi negli ultimi dieci anni. Dieci drammatiche fatalità sulle quali è stata costruita una norma che costerà milioni di euro, sia per i produttori sia per i consumatori, senza minimamente risolvere il problema delle morti in auto. Il tutto condito dall'unanimità di politici, media e opinione pubblica.

In un cortocircuito paradossale, gli stessi che vengono (...)

segue a pagina 2

IL TEMPO DI
GIACOMETTI
DA **CHAGALL**
A **KANDINSKY**
CAPOLAVORI DALLA FONDAZIONE MAEGHT

VERONA
GRAN GUARDIA
16 NOVEMBRE 2019
5 APRILE 2020

Info e prenotazioni
0422.429999
lineadombra.it

IL GIORNO

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

VENERDÌ 8 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

ristora
INSTANT DRINKS

Lecco, portato via dalla madre. Ora ha 11 anni

**Rapito dall'Isis in Siria
Dopo cinque anni
Alvin ritorna a casa**

De Salvo a pagina 10



DOMANI QUARTA USCITA
DAL MITO
ALLA
METAFISICA
di Vittorio
SGARBI 6,90 €
in più

ristora
INSTANT DRINKS

Seggiolini salva bebè, il grande caos

Già in vigore la norma anti abbandono in auto. Polizia e genitori spiazzati. Multe salate, ma si pensa a un rinvio

Belardetti alle pagine 4 e 5

Inquinamento e Plastic tax

**Il governo
sbaglia
ma noi di più**

Michele Brambilla

Guardate le foto che pubblichiamo qui in prima e alle pagine 2 e 3. Non sono uno scoop, perché sono immagini che chiunque può vedere nelle vie e nelle piazze della propria città, o ai bordi delle tangenziali. Plastica abbandonata ovunque. Bottiglie, sacchetti, sgabelli, tavolini. Messi lì dove capita, tanto chi se ne frega, qualcuno li porterà via: è questo il ragionamento di tanti incivili che inquinano terra e mare. Sono loro i colpevoli dell'attentato all'ecosistema: e dovrebbero essere loro nel mirino di chi ha cura «le future generazioni», per dirla con Di Maio. Invece, il danno viene fatto pagare a chi la plastica la produce.

Continua a pagina 2

LA NOSTRA INCHIESTA

TASSARE LA PLASTICA O GLI INCIVILI?

Perego e servizi alle pagine 2 e 3



Incontro con Mattarella

**Duello sull'Ilva,
mossa di Conte:
«Nazionalizzare?»
Pronti a tutto»**

Farruggia e Coppari alle p. 6 e 7

PARTE LA CAMPAGNA

Salvini l'emiliano
«Una rivoluzione
in ottanta giorni»

Orsi a pagina 8

Lei è grave, passeggero ferito

**Frecciarossa,
attimi di terrore
Un inserviente
accoltella la ex**

Tempera e Orlandi a pagina 11



Grazie alla tecnologia 'girerà' un altro film

**Risorge James Dean
E Hollywood si indigna**

Bogani e commento di Di Clemente a pagina 13



Addio a Maria Perego, inventrice del pupazzo

**La tv di Topo Gigio
ha perso la sua mamma**

Turrini a pagina 12

**PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP**

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



Oggi Alias Comics

FUMETTI All'interno due storie complete: «Brenda Cowgiri: ritorno al passato» di Stefano Zattera; e «I 3 Generi» di Tommy Gun



Domani su Alias

LO SGUARDO PROIBITO Ciak Polska dall'8 al 17 novembre a Roma con la nuova produzione e i capolavori censurati del cinema polacco



L'ultima

ADRIANA ZARRÌ Nove anni fa moriva nel suo eremo la teologa cattolica contro «i guardiani del sabato»

Roberto Rosano pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS COMICS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

VENEDÌ 8 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 268

www.ilmanifesto.it

euro 1,50



LILIANA SEGRE SOTTO PROTEZIONE DOPO LE MINACCE RAZZISTE. SALVINI MINIMIZZA: «LE RICEVO ANCH'IO»

La scorta contro la macchina dell'odio

La decisione della prefettura di Milano sulla scorta alla senatrice a vita Lilliana Segre ha sollevato un'ondata di solidarietà e indignazione. È una vergogna per l'Italia che una sopravvissuta alla Shoah di 89 anni sia attaccata su internet ha sostenuto

Efraim Zuroff, direttore del Centro Wiesenthal di Gerusalemme. «Dobbiamo avere contezza che i responsabili devono essere individuati» ha commentato la presidente della Comunità ebraica di Roma Ruth Dureghello. La scorta alla senatrice è

stata considerata «una sconfitta» per il paese dal presidente della Camera Roberto Fico. «È un fatto grave. Una donna la cui storia dovrebbe essere onorata ha detto il ministro della giustizia Alfonso Bonafede - in uno Stato di diritto.

Polemiche sul paragone fatto da Matteo Salvini: «Si tratta di «minacce gravissime» per il segretario della Lega Matteo Salvini come quelle, ha sottolineato, contro «chiunque». «Anche io ne ricevo quotidianamente». Lo scontro attraverso tutto il paese.

A Pescara la Lega contro la proposta del centrosinistra di conferire la cittadinanza onoraria alla senatrice. La decisione sulla scorta è stata presa a causa delle minacce di stampo antisemita ricevute sul web

ROBERTO CICCARELLI A PAGINA 5

Un'assemblea di operai davanti alla Ilva di Taranto foto LaPresse



Tra due fuochi
Vertice d'emergenza a Palazzo Chigi tra governo e sindacati dopo la ritirata di ArcelorMittal. Ma sulla ex Ilva non c'è un piano «B». Landini: «Serve l'intervento pubblico». Conte sale al Colle e invoca la «coesione nazionale». I commissari contro l'azienda. Oggi sciopero in tutti gli stabilimenti. In parlamento scontro con la Lega pagine 2,3

MIGRANTI

Lamorgese: «A gennaio cambiamo il dl sicurezza»



Il governo si prepara a mettere mano al decreto sicurezza bis, uno dei cavalli di battaglia di Matteo Salvini. Ad annunciare lo è stato ieri il ministro dell'Interno Lucia Lamorgese «Entro la fine dell'anno o al massimo l'inizio del prossimo - ha detto - riusciremo a portarlo in consiglio dei ministri».

LEO LANCIARI A PAGINA 5

Economia

Manifattura e green new deal, una nuova coppia

M. LEPRATTI, R. ROMANO

Tra vincoli economici, finanziari, green new deal, tasse di scopo e merendine, il bilancio dello Stato per il 2020 non riesce e non potrebbe delineare misure ambientali e di struttura coerenti per modificare il motore della macchina senza fermarla.

— segue a pagina 15 —

all'interno

Manovra Bruxelles: «Italia bloccata e in stagnazione»

MARIO PIERRO

PAGINA 4

Terremoto Trema l'aquilano, la scossa arriva fino a Roma

RED. SOC.

PAGINA 5

Tav Dosio: «Andrò in carcere senza chiedere sconti»

MAURIZIO PAGLIASSOTTI

PAGINA 6

COLOMBIA

Strage di bambini, lascia il ministro occultatore



Si è dimesso prima di essere cacciato, Guillermo Botero, ministro colombiano della Difesa. Aveva occultato, è l'accusa, la strage di otto minori tra i 12 e i 17 anni, compiuta il 29 agosto durante il bombardamento di un accampamento delle Farc. Il suo presidente, Iván Duque, l'ha difeso. Senza successo. CLAUDIA FANTI A PAGINA 9

L'intervento

Cina e Italia, aperture e vantaggi reciproci

LI JUNHUA

Il 15 novembre è stata inaugurata la seconda edizione della China International Import Expo di Shanghai, caratterizzata da dimensioni e flusso di visitatori maggiori della passata edizione e da una superficie espositiva di 360 mila metri quadrati, il 20% in più rispetto all'anno scorso.

— segue a pagina 9 —



Poste Italiane SpA, in a. p. - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giust. CRM/23/21/03



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 308 ITALIA SPECIAZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 2018, L. 682/96

Fondato nel 1892



Venerdì 8 Novembre 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO L20

Alla Federico II Se la lettura libera la mente e cura anche gli ammalati Presciutti a pag. 42



Il ritorno Riparte «Adrian» stavolta Celentano c'è e fa la differenza Titta Fiore a pag. 17



La polemica Il caos seggiolini anti-abbandono Il ministro: multe da rinviare Malfetano a pag. 13



Esuberi Ilva, il governo tratta

►Mattarella: soluzione subito. Conte convocato al Colle: «Scudo penale, governo compatto» Cinquestelle spaccati. Di Maio: se ci dividiamo c'è il voto. Spunta l'ipotesi nazionalizzazione

Noi e l'industria

Come fermare la dismissione dell'Italia

Paolo Balduzzi

Tradizione e meteorologia lo chiamano «estate di san Martino»: è il periodo più mite dell'autunno, esperienza solitamente associata a sensazioni piacevoli. Ben più calda e meno piacevole deve invece essere l'estate di san Martino della politica italiana, che in questo avvio di novembre vede la temperatura alzarsi vertiginosamente a causa di vicende indipendenti ma comunque strettamente collegate tra di loro.

Continua a pag. 43

Lo scenario

Le alternative impossibili o a caro prezzo

Nando Santonastaso

«Alla fine l'acciaio si produrrà comunque, il vero problema è capire dove». Le parole del dirigente di un'importante azienda siderurgica fotografano meglio di tante altre lo scenario che si sta delineando a proposito dell'annunciata rinuncia di Arcelor-Mittal all'investimento sullo stabilimento di Taranto.

Continua a pag. 5

La scorta alla senatrice a vita

Segre, le minacce che i social non sanno ancora bloccare



Liliana Segre da ieri sotto scorta per decisione del Prefetto di Milano. La senatrice a vita, ex deportata ad Auschwitz, vittima dell'odio razzista via web e su

La rivolta Striscioni ultrà e fischi a Insigne. Stasera ritiro preparata



La protesta dei tifosi in occasione dell'allenamento del Napoli. NefiFotoSud Alessandro Garofalo

I tifosi contestano i ribelli: «Mercenari»

«Mercenari», «rispetto». Urla e striscioni contro i calciatori del Napoli, all'allenamento di ieri. Fischi soprattutto ad Insigne. Stasera calciatori in ritiro in vista di Napoli-Genoa. Majorano e Ventre nello Sport

Controcampo

UNA STRATEGIA SBAGLIATA

Marilicia Salvia a pag. 42

Le idee

IL VERO DANNO DI IMMAGINE

Massimo Adinolfi a pag. 42

Sulla difficilissima situazione dell'ex Ilva di Taranto, con l'addio di Arcelor-Mittal, scende il campo il presidente della Repubblica, Mattarella: «Subito una soluzione», invoca. Il premier Conte, convocato al Colle, afferma: «Sullo scudo penale il governo è compatto». L'esecutivo tratta per evitare gli esuberi, il M5S è spaccato. Di Maio avvisa: «Se ci dividiamo c'è il voto». E ora spunta l'ipotesi della nazionalizzazione.

Servizi da pag. 2 a 5

Trent'anni fa

LA CADUTA DEL MURO E I TIMORI AMERICANI

Mauro Canali

«Mister Gorbachev, tear down this wall», «Signor Gorbaciov, abbatta questo muro». Quando, il 12 giugno 1987, il presidente degli Usa, Ronald Reagan, lanciava questo appello al leader sovietico al termine del suo discorso ai berlinesi, non poteva immaginare che da lì a due anni il suo desiderio sarebbe stato davvero esaudito.

Continua a pag. 43

L'inchiesta

Napoli, il ragazzo che sfida il racket «Papà, denunciamo»

Racket ai Decumani, il ventenne al genitore «Ai carabinieri ho già detto tutto del pizzo»

Viviana Lanza

«Oh ma cosa gli avete fatto a quello?... È uscito da qua bianco bianco». «Gli ho detto che deve dare 500 euro senza perdere tempo... Si è fatto un pianto esagerato». Il viso è quello del figlio di uno storico commerciante del Tribunale. E nelle intercettazioni dell'ultima inchiesta napoletana la storia di questo giovane che ha poi costretto il padre a ribellarsi.

A pag. 31

Il caso

Pedaggio ancora gratis affondo del ministro no della Tangenziale

Scontro per il pagamento del pedaggio sulla Tangenziale. Il ministro chiede la cancellazione del ticket almeno fino al 25 novembre, la Tangenziale in pratica risponde di «no».

Barbuto a pag. 29

Advertisement for SUSTENIUM PLUS. Text: IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA? SUSTENIUM PLUS LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA! Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141 - N° 308 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 8 Novembre 2019 • S. Goffredo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

In vigore la legge Caos sui seggiolini con i sensori Il ministro frena: rinviare le multe Malfetano a pag. 15



Moda È lo Street Style: l'ultimo grido viene dalla strada (per tutte le età) Franco a pag. 23



Il ritorno Il nuovo "Adrian" con molti ospiti meno cartoon e più Celentano Ravarino a pag. 26



Il Messaggero Casa TOC TOC messengerocasa.it

L'Italia e l'industria Ora è urgente fermare la dismissione del Paese

Paolo Balduzzi

Tradizione e meteorologia la chiamano "estate di san Martino": è il periodo più mite dell'autunno, esperienza solitamente associata a sensazioni piacevoli. Ben più calda e meno piacevole deve invece essere l'estate di san Martino della politica italiana, che in questi primi giorni di novembre vede la temperatura alzarsi vertiginosamente a causa di alcune vicende indipendenti ma comunque strettamente collegate tra di loro.

Le prime riguardano due esemplari fallimenti di politica industriale: Alitalia, le cui responsabilità sono ormai da ricercarsi nella notte dei tempi, ed ex Ilva, che pure non nasce ieri ma che proprio dall'attuale governo rischia di ricevere probabilmente il definitivo colpo di grazia. La terza invece è più recente e riguarda l'aggiornamento delle previsioni di crescita per il 2020 degli Stati membri dell'Unione Europea, a cura della Commissione Ue.

L'Italia si conferma fanalino di coda: la crescita nel 2019 è stata sostanzialmente nulla (+0,1%) e quella prevista per il 2020 è di un misero 0,4% (0,6% secondo invece le stime più ottimistiche del governo). Siamo ben lontani dal livello di crescita medio Ue (+1,2%) e soprattutto da Paesi molto più simili a noi, come Francia (+1,3%) e Spagna (+1,5%).

Continua a pag. 29

Il Colle a Conte: risolvete l'Ilva

► Il premier convocato da Mattarella: «Sullo scudo penale saremo uniti». Ma evoca la nazionalizzazione. Dopo il rischio crisi il governo tratta sugli esuberi. M5S spaccati, Di Maio: «Se ci dividiamo c'è il voto»

ROMA Conte convocato da Mattarella al Quirinale per chiarimenti sulla delicatissima vicenda ex Ilva-ArcelorMittal. Il Colle: situazione da risolvere. Il premier: «Sullo scudo penale saremo uniti». Ma evoca anche la nazionalizzazione. Dopo il rischio crisi a causa delle divisioni sull'atteggiamento da tenere, il governo tratta sugli esuberi proposti dai vertici dell'acciaieria: 5 mila. M5S spaccati, Di Maio: «Se ci dividiamo c'è il voto». Ajello, Canettieri, Franzese, Gentili, Nicotra e Pirone da pag. 2 a pag. 5

Il caso altoforno L'azienda dai pm e l'ipotesi proroga ancora per un anno

Giusy Franzese

L'ad dell'azienda dai pm per capire quante siano le possibilità che venga concessa una proroga per la messa in atto delle prescrizioni imposte sull'altoforno 2. A pag. 5

Il salvataggio Alitalia, si sfilano anche Lufthansa «Servono tagli»

Umberto Mancini

Lufthansa mantiene i vecchi paletti su Alitalia e si sfilano: «Servono tagli e una nuova». Ma Conte ostenta ottimismo. Adesso Delta può chiudere. A pag. 6

Effetto manovra Crescita, Italia ultima nelle stime Ue Ora i Btp più rischiosi di quelli greci

L'Italia è nella trappola della bassa crescita e per ora non riesce a uscirne. A questo punto siamo ultimi nelle stime della Ue sulla crescita. Nel 2020 si prevede



che il Pil crescerà solo dello 0,4%. E i Btp sono diventati più rischiosi di quelli greci (è la prima volta che accade dal 2008). Cifoni e Pollio Salimbeni a pag. 7

Europa League Lazio quasi fuori, sfortunato ko con il Celtic: 1-2



Roma, beffa al 94': il Borussia M. vince 2-1

Cengiz Ünder in azione nella sfortunata gara di Moenchengladbach (foto EPA)

Nello Sport

Roma senza pace nuova rapina vicino al bar dell'omicidio

► Identico copione dell'assalto a Cinecittà E c'era il racket dietro il rogo della libreria

ROMA La criminalità viaggia su percorsi brevi. Ieri sera due rapinatori hanno assalito un supermercato "Eurospin" in viale Antonio Clamarra, Cinecittà Est. Stessa strada dove martedì scorso altri due malviventi hanno provato a mettere a segno una rapina, finita male, nel bar-tabacchi "Europeo". E c'era il racket dietro il rogo della libreria di Centocelle. De Cicco, Marani e Mozzetti a pag. 13

Passeggero ferito



Frecciarossa choc coltellate alla ex

A pag. 12

Il fenomeno Sisma in Abruzzo e la terra trema anche a Roma

Mauro Evangelisti

La scossa di terremoto di ieri, epicentro in Abruzzo e sentita distintamente anche a Roma, apre una nuova fase. Cosa sta succedendo? Nell'ultimo ventennio, dall'Aquila ad Amatrice e fino alle Marche, le scosse con magnitudo più alta sono avvenute in zone più vicine a Roma. Ma c'è anche il tipo di terreno su cui poggia la Capitale. A pag. 17

Advertisement for Sustenium Plus with image of a woman and product box. Text: IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA? SUSTENIUM PLUS LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

Advertisement for Ariete and Branko. Text: ARIETE, UN AIUTO DAI CAMBIAMENTI. Buongiorno, Ariete! Venere, regina del giorno, è in aspetto passionale per gli amori vecchi e nuovi. E poi c'è Marte, suo amante storico, che invece da tempo vi contrasta, insieme a Saturno: non è ideale l'ambiente professionale, ma non avete mai pensato di cambiare? Questo Giove, infatti, è proprio giusto per i cambiamenti pure in famiglia e in amore; dopo Saturno stesso vi aprirà nuovi orizzonti anche esistenziali. Auguri. L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 8 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

ristora
INSTANT DRINKS

In casa del Sassuolo alle 20:45

Bologna, derby in salita
In attacco è il turno
di Palacio e Svanberg

Caniato, Giordano e Vitali a pagina 34 in Cronaca



DOMANI QUARTA USCITA
DAL MITO
ALLA
METAFISICA
di Vittorio SGARBI
6,90 €
in più

ristora
INSTANT DRINKS

Seggiolini salva bebè, il grande caos

Già in vigore la norma anti abbandono in auto. Polizia e genitori spiazzati. Multe salate, ma si pensa a un rinvio

Belardetti alle pagine 4 e 5

Inquinamento e Plastic tax

Il governo
sbaglia
ma noi di più

Michele Brambilla

Guardate le foto che pubblichiamo qui in prima e alle pagine 2 e 3. Non sono uno scoop, perché sono immagini che chiunque può vedere nelle vie e nelle piazze della propria città, o ai bordi delle tangenziali. Plastica abbandonata ovunque. Bottiglie, sacchetti, sgabelli, tavolini. Messi lì dove capita, tanto chi se ne frega, qualcuno li porterà via: è questo il ragionamento di tanti incivili che inquinano terra e mare. Sono loro i colpevoli dell'attentato all'ecosistema: e dovrebbero essere loro nel mirino di chi ha cura «le future generazioni», per dirla con Di Maio. Invece, il danno viene fatto pagare a chi la plastica la produce.

Continua a pagina 2

LA NOSTRA INCHIESTA

TASSARE
LA PLASTICA
O GLI INCIVILI?

Perego e servizi alle pagine 2 e 3



Incontro con Mattarella

Duello sull'Ilva,
mossa di Conte:
«Nazionalizzare?»
Pronti a tutto»

Farruggia e Coppari alle p. 6 e 7

PARTE LA CAMPAGNA

Salvini l'emiliano
«Una rivoluzione
in ottanta giorni»

Orsi a pagina 8

Lei è grave, passeggero ferito

Frecciarossa,
attimi di terrore
Un inserviente
accoltella la ex

Tempera e Orlandi a pagina 11



Grazie alla tecnologia 'girerà' un altro film

Risorge James Dean
E Hollywood si indigna

Bogani e commento di Di Clemente a pagina 13



Addio a Maria Perego, inventrice del pupazzo

La tv di Topo Gigio
ha perso la sua mamma

Turrini a pagina 12

PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP

Il Sapore della Tradizione
WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM

CAILLI
ARRIVATI
E' ARRIVATO
IL TARTUFO
BIANCO
Via Trebisonda 56C

VENERDI 8 NOVEMBRE 2019
IL SECOLO XIX

CAILLI
ARRIVATI
E' ARRIVATO
IL TARTUFO
NERO
Via Trebisonda 56C

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIII - NUMERO 265, 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

TRA IMPEGNO E NOSTALGIA
Apri l'archivio del Pci genovese
con gli inediti di Togliatti e Pertini
DEFAZIO / PAGINA 40



ADRIAN SU CANALE 5
Celentano torna con i big della tv
Sermoni, musica e provocazioni
LEDNE / PAGINA 39



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 13
Commenti	Pagina 17
Genova	Pagina 19
Cinema/Tv	Pagina 35/41
Xite	Pagina 38
Sport	Pagina 42

OGGI ASSEMBLEA A CORNIGLIANO. CASSINTEGRATI ESCLUSI, I SINDACATI CONTRO L'AZIENDA. TOTI E BUCCI CHIEDONO UN VERTICE CON L'ESECUTIVO

Caso ex Ilva, i timori di Mattarella Conte: nazionalizzare è possibile

Il Capo dello Stato incontra il premier. Intervista con il ministro Speranza: pronti a tutto per salvare Taranto

Per garantire un futuro all'ex Ilva il governo valuta tutte le ipotesi, non esclusa la nazionalizzazione. Lo ha confermato il premier Conte, che ha però precisato come sia prematuro fare ipotesi. «Aspetto una risposta dal signor Mittal». Il ministro della sanità Speranza dice: «Siamo pronti a tutto per salvare le acciaierie». Il premier è salito ieri al Quirinale per riferire a Mattarella, che avrebbe manifestato timori per le ripercussioni della vicenda sul governo. Sale la tensione anche a Genova.

BARONI, BERTINI, DEL GIUDICE, LOMBARDO, SCHIANCHI E TOMASELLO / PAGINE 2-5 E 19

ROLLI



IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

TENSIONI CONTINUE
IL GOVERNO DIVENTA
SEMPRE PIÙ DEBOLE

Tra gli scontri in maggioranza e i guai quotidiani, il Conte 2 è diventato l'ultimo governo della legislatura. Se cade, lo scenario non potrà che essere quello delle elezioni anticipate. Il Quirinale lo sa.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

IL CASO

Matteo Dell'Antico e Roberto Sculli

Fincantieri e Gronda
Nella manovra mancano
i fondi per Genova

Brutte notizie per le opere attese dalla Liguria. La legge di Bilancio non prevede i 500 milioni necessari al ribaltamento a mare della Fincantieri a Sestri Ponente. E la Gronda rischia di perdere un miliardo di fondi.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

L'AZIONISTA DI CARIGE

Dossier Vaticano,
Mincione indagato
per corruzione
sui fondi Enasarco

Accusa di associazione per delinquere e corruzione per Mincione nell'ambito dell'inchiesta sui fondi Enasarco.

PAOLUCCI / PAGINA 12



LA SCOPERTA: LE CELLULE
TUMORALI IMPARANO
A RESISTERE ALLE CURE

MERETA / PAGINA 12



Clima tropicale, Liguria capitale delle trombe marine

Una delle due trombe marine che ieri si sono avvicinate al porto di Genova (Instagram/ermannobella) FAGANDINI / PAGINA 12

LE IDEE

Segre sotto scorta
Impariamo a isolare
i seminatori d'odio

MAURO BARBERIS

La mia prima reazione dinanzi alla notizia dell'assegnazione della scorta credo sia stata anche la sua: settant'anni dopo, siamo ancora allo stesso punto? Per certi versi, siamo in una situazione anche peggiore. Infatti, a cosa sono serviti la Costituzione repubblicana e settant'anni di democrazia se una donna di novant'anni, colpevole solo di non voler dimenticare, deve ancora essere protetta dai carabinieri? Qualcuno dirà che l'odio, la violenza, il razzismo, sono nel nostro Dna, non ci si può fare niente. Qualcun altro insisterà che questi sono gli effetti della rivoluzione antropologica portata da internet.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

Genova dopo i lutti
diventi città-ponte
che guarda al futuro

LUCA BIZZARRI

Gentile direttore, mi piacerebbe condividere con Lei e con i suoi lettori una riflessione che negli ultimi giorni mi occupa e mi preoccupa un poco. In qualità di presidente della Fondazione di Palazzo Ducale mi ritrovo molto spesso a dover rispondere a richieste di mostre, incontri e convegni riguardanti la tragedia del ponte Morandi e il complicato momento seguito all'evento. Le devo confessare che tutti i progetti sono interessanti e meritevoli sotto ogni punto di vista e tutti dettati dalla voglia di ricordare quel che è successo, spesso con il fine di risarcire, economicamente o moralmente, chi è stato vittima del tragico evento.

SEGUE / PAGINA 17

AURUM 1962
SEDE STORICA
COMPRO
ORO e ARGENTO
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
*Finco opera Obesal - lunedì 10/11 - martedì venerdì 9/11 - 14/11

BUONGIORNO

Ieri mattina in una trasmissione televisiva si sosteneva, con appassionata coralità, che i mafiosi di un certo rilievo non dovrebbero uscire di galera mai, mai e poi mai, nemmeno se sinceramente pentiti. Nel pomeriggio una moltitudine si augurava pene severe ed esemplari a chi minaccia la senatrice Liliana Segre, e pure ai fiancheggiatori politici. Poi c'era una cospicua dose di insulti e auguri di infermità risolutive ai genitori del piccolo Giovanni, abbandonato al Sant'Anna di Torino perché gravemente malato. E' stata una giornata qualsiasi: questo cattivo deve morire così, questo cattivone colà. L'intransigenza del bene ricorda sempre un po' gli ayatollah iraniani, oppure Iosif Brodskij, il poeta russo arrestato nel 1964 su sincera e fervente denuncia di alcuni lettori, persuasi della necessità

L'intransigenza del bene

MATTIA FELTRI

di rifilare una punizione a questo nemico del popolo. E gliela rifilarono. Al processo il giudice gli chiese che facesse nella vita. Il poeta, rispose lui. Il giudice replicò che nessuno gliene aveva data la patente, e lo condannò, il «pigmeo ebreo», a cinque anni di gulag per parassitismo. Molti anni dopo, nel 1987, e poco prima di ricevere il Nobel, Brodskij tenne una celebre lezione agli studenti dell'Università del Michigan, e ricordò loro che il male è umano, e non va mai ripagato con la stessa moneta. Non fate mai le vittime, gli disse, e controllate il vostro dito indice perché è assetato di biasimo, il dito puntato è un sintomo di resa: «Nel momento in cui si localizza la colpa, si mina la determinazione a cambiare qualcosa». Il giudice, e specialmente se volontario e collettivo: quello gli faceva paura.

Gioielleria Degola
Via S. Luca, 4/2 - 1° piano Tel. 010 251 1537
LIQUIDAZIONE
TOTALE
PER CHIUSURA ATTIVITA'
FINO AL 31 DICEMBRE
Gioielli, Argenti, Orologi,
Pendole, e tanto altro



€ 2,50* in Italia — Venerdì 8 Novembre 2019 — Anno 155°, Numero 308 — ilsole24ore.com

*solo per gli acquirenti edicola e fino ad esaurimento copie in vendita abbattuta obbligatoriamente (art. 173) - Non si spende il (bollo) 2,00€ e a (cc) + (PST) e a (p)

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 363/2003 art. 1, c. 46/bis, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 23503,03 +0,56% | FTSE 100 7406,41 +0,13% | €/S 1,1077 -0,12% | BRENT DTD 62,68 +0,67% | Indici&Numeri → PAGINE 36-39

Previdenza
Anche i forfettari di vecchiaia il limite di età resta a 67 anni

Davide Colombo
— a pagina 27



Decreto fiscale
Anche i forfettari obbligati all'invio dei corrispettivi telematici

Caputo e Tosoni
— a pagina 28

FABO WRITE

NASTRO DA IMBALLO BIANCO SCRIVIBLE
con penna, pennarelli indelebili a matita. Per organizzare e archiviare.

FABO
IDEE E SOLUZIONI ABBEVIATE

In vendita su amazon.it nell'Official Store FABO

UFFICIO - NEGOZIO - CASA

La manovra parte con un record: 74 norme attuative

LA LEGGE DI BILANCIO

La Ue: il debito italiano in crescita nel 2020-21
Gualtieri: giusti i nostri conti

Conte: il superbonus per chi usa carte di credito arriverà fino a mille euro

Vita complicata per la manovra: mentre maggioranza e opposizione si preparano alla battaglia sulle possibili correzioni al testo, il Ddl di Bilancio ha avviato il suo iter parlamentare al Senato con un bagaglio record di 74 provvedimenti attuativi, quasi il doppio rispetto a quello con

cul approdò in Parlamento la legge di bilancio dello scorso anno ed è destinato a crescere con l'approvazione definitiva. Il premier Conte ieri ha difeso la manovra, illustrandone la portata: ad esempio, il "superbonus" per chi pagherà con carte «partirà da 200 euro ma supererà anche i mille euro, a seconda degli acquisti». Intanto la Ue scende un nuovo riflettore sull'Italia. Nelle previsioni di autunno si sottolinea che il nostro Paese è l'unico nell'eurozona in cui il rapporto debito/Pil aumenterà per tre anni di fila, dal 2019 al 2021. Ma il ministro dell'Economia Gualtieri precisa: nessuna differenza sui conti, le cifre della Ue «sono in linea» con quelle di stima. — *Servizi a pagina 9*

Edizione chiusa in redazione alle 23

IL DDL DI BILANCIO

Plastic tax: ipotesi di rata alleggerita, il primo versamento a ottobre

Mobili e Rogari — a pag. 9

Gualtieri: no alla proposta tedesca sulla garanzia unica dei depositi

UNIONE BANCARIA

Lontani sui criteri prudenziali per i bond nei bilanci delle banche

L'Italia è contraria alla proposta del ministro delle finanze tedesche Olaf Scholz di definire dei criteri prudenziali per la detenzione di debito sovrano da parte delle banche. Lo ha detto ieri il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri.

Beda Romano — a pagina 9

POLITICA MONETARIA

ORA RIFORME STRUTTURALI NON «SOLDI DALL'ELICOTTERO»

di Claudio Borio

Chi l'avrebbe immaginato prima della crisi finanziaria? Da sempre più parti si riconosce che la politica monetaria in alcune importanti economie avanzate sta raggiungendo i propri limiti.

Dopo essersi fatta carico di trainare la ripresa, si ritrova come un corridoio esausto a dover riprendere fiato e recuperare energie. Occorre riequilibrare il mix delle politiche economiche. — *Continua a pagina 24*

L'INTERVISTA



L'asse. Alberto Minali, ad. di Cattolica cui sono state revocate le deleghe, e il suo sostenitore, il finanziere Warren Buffett

Minali: la mia verità sul caso Cattolica

Alessandro Graziani — a pag. 17

Mediobanca, Del Vecchio al 10% UniCredit vola in Borsa (+6%)

BANCHE

Delfin prosegue le trattative con la Bce per salire nel capitale

Leonardo Del Vecchio sale ancora in Mediobanca e si avvicina al 10%, soglia che potrà superare solo con il via libera della Bce. Il rafforzamento è avvenuto col collocamento accelerato dell'intera quota del 7,8% di UniCredit. In Borsa il titolo di UniCredit sale del 5,96 per cento. — *Servizi a pagina 23*

PIAZZETTA CUCCIA

L'AZIONARIATO A TRE PUNTE ALLA SFIDA DEL NUOVO PIANO

di Bernardo Bertoldi

L'uscita di UniCredit dall'azionariato di Mediobanca è un evento storico e significativo di un momento di svolta; è quindi comprensibile la discussione che si è aperta sui protagonisti

passati, presenti e futuri dentro. L'azionariato oggi è tripolare (il mercato, un gruppo di azionisti storici e Del Vecchio), e nei prossimi mesi si scoprirà se e quanto possa reggere. — *Continua a pagina 3*

PANORAMA

GUERRA COMMERCIALE

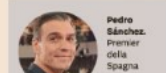
Dazi, da Usa e Cina riduzione graduale Wall Street applaude

Stati Uniti e Cina hanno annunciato un accordo di massima per una reciproca riduzione dei dazi tariffari nell'ambito di un'intesa più generale che potrebbe essere presentata a giorni. Sulla scia del rallentamento delle tensioni commerciali Wall Street ha registrato forti rialzi. — *a pagina 26*

PROGETTO ITALIA

Aumento di capitale Salini, tra i soci Elliott e Del Vecchio

Leonardo Del Vecchio ed Elliott. Sono questi i nomi chiave, oltre a quelli già noti, della schiera di investitori che l'ha sottoscritto l'aumento di capitale da 600 milioni di euro di Salini Impregilo. L'operazione darà il via al Progetto Italia. — *a pagina 18*



Pedro Sánchez, Premier della Spagna

L'INTEGRAZIONE UE

EUROPA APERTA E DEMOCRATICA SE LA CATALOGNA RESTA SPAGNOLA

di Pedro Sánchez — a pag. 24

MEDIA

Mediaset, spunta la via per l'uscita di Vivendi

Spunta per la prima volta su un tavolo formale l'ipotesi che Bolloré molli la pressa su Mediaset, mantenendo solo una piccola quota rispetto al 28,8% in portafoglio. E emergerà nel confronto fra i legali di Vivendi e il gruppo tv. — *a pagina 20*

Spread, la Grecia è meglio dell'Italia

TITOLI DI STATO

E alla fine sorpasso è stato, ieri i tassi dei titoli a 10 anni di Atene sul mercato secondario sono scesi nel corso della giornata su un livello più basso rispetto al Btp di pari durata. Non accadeva dal 2008, da prima che la Grecia sprofondasse in una profonda crisi del debito sovrano. A fine seduta l'Italia si è riportata in vantaggio di 2 punti base (1,25% contro 1,27%). Ma siamo sostanzialmente lì. *Vito Lops — a pag. 17*

DOMANI CON IL SOLE

Plus 24: Borse al top, quali rischi nei portafogli — con il quotidiano

CHI CAMBIA, PUÒ ANDARNE FIERO.

Fino a **-30% SUI CONSUMI** rispetto a una calda tradizionale. **Da 799€ a 2.202€** in 36 rate mensili con canone fisso.

Cambia la vecchia calda con una a condensazione più efficiente, con termostato smart e installazione standard inclusi. Con la sostituzione del vecchio il tuo gas e luce può essere tua ad un prezzo imperdibile, perché benefici subito delle detrazioni fiscali al 36%.

eni gas e luce

FINO AL 30/11

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

Ex Ilva, il governo apre sulla Cig Mattarella: soluzioni urgenti

IL CASO TARANTO

Ipotesi di nazionalizzazione Se ArcelorMittal, al Mise la gestione commissariale

Ex Ilva: il governo apre sulla cassa integrazione e su una nuova norma sull'immunità penale con valenza generale. Incontro al Quirinale tra Conte e Mattarella. Appello del Capodoglio-Stato per la difesa del lavoro. In caso di disimpegno da parte di Arcelor, il primo passo sarà la gestione commissariale al Mise. — *Servizi a pagina 5 con un'analisi di Paolo Irico*

572 milioni

I conti ArcelorMittal in rosso ma la volontà di lasciare Taranto spinge il titolo

ArcelorMittal chiude in rosso per il secondo trimestre consecutivo, portando le perdite nel nove mesi a 572 milioni di euro. Ebbita in calo del 6% rispetto all'anno scorso

Meneghelli — a pag. 6

PIÙ TEMPO PER LE INDAGINI DELLA GDF

Reati fiscali, la prescrizione potrà arrivare fino a 11 anni

di Marco Mobili

Con la stretta sui reati tributari la prescrizione arriva a 11 anni: ci sarà quindi più tempo per stanare l'evasore. A partire dalla Guardia di Finanza nella sua attività di investigazione sui reati tributari per condotte fraudolente più gravi. A ricordarlo è stato il colonnello Luigi Vinciguerra del Comando generale della Gdf in un'audizione

alla Camera sul decreto fiscale collegato alla manovra. La norma introdotta con l'articolo 39, ha sottolineato Vinciguerra, è particolarmente significativa sia per la riduzione delle soglie che per l'inasprimento delle pene principali, e soprattutto per le condotte fraudolente, dove la pena massima passa da 6 a 8 anni. — *a pagina 28*

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA



Single's day da primato: vale 7 volte il Black Friday

Sono 100 milioni i nuovi consumatori che, secondo Alibaba, lunedì faranno acquisti durante il Single's day. Portando a mezzo miliardo il numero di persone che compreranno nel marketplace virtuale fondato da Jack Ma. L'appuntamento - che l'anno scorso, a livello complessivo, ha toccato quota 45 miliardi di dollari, cioè sette volte il valore del Black Friday negli Usa - è imprevedibile per i cinesi, consumatori affamati di novità, soprattutto quando si parla di lusso. **Marta Casadei — a pag. 33**





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 8 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 308 - € 1,20
S. Goffredo di Amiens vescovo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

L'ILVA L'ULTIMO CASO, MOLTO MEGLIO IL GOVERNO PRECEDENTE

Con il Conte bis record di guai

Il centro sinistra non riesce a tenere a bada gli estremismi del M5s
Zingaretti vorrebbe finire dopo la manovra, ma è ostaggio dei suoi

DI RICCARDO MAZZONI

Taranto

Furia Mattarella per il pasticcio

Convocato al Colle il premier per subire un bello shampoo

Carta a pagina 4

Colpo basso

Servono soldi Balla quota 100

Per trovare risorse pronti a chiudere le finestre pensione



Solimene a pagina 3

Vittorio Feltri

Questa Italia non cambia mai

«Se rileggo gli articoli di decenni passati tutto identico ad ora»

De Leo a pagina 8

Caso Caffarella

Anastasiya non è ferita

Secondo il referto la fidanzata di Sacchi non ha riportato traumi



Ossino a pagina 13

L'altra Caporetto economia gestita dall'esecutivo

I tedeschi di Lufthansa puntano Alitalia ma non vogliono metterci dentro un euro

Banfo a pagina 6



"Carcola che fino a domenica se acquisti Alitalia c'hai ILVA e Whirpool a metà prezzo"

Da ieri i seggiolini auto hanno l'allarme Prime multe per chi non si è attrezzato

Entra in vigore la legge voluta da Giorgia Meloni dopo i drammatici casi di cronaca. Così i genitori non possono più scordarsi i figli a bordo. Ma non tutti sono pronti

... I seggiolini salva-bebè sono legge ma nei negozi non si trovano già più. Ed è scattata la psicosi da dispositivo anti-abbandono per i bambini sotto i 4 anni. Caos seggiolini, paura delle multe, centralini della Polstrada tempestati di telefonate. Ma fino a ieri i comandi «non» avevano ancora ricevuto «indicazioni operative» oltre alla circolare del ministero

dell'Interno dopo il decreto del Mit. Per agevolare l'acquisto nei dispositivi, nel di fisco, è stato istituito un fondo per un incentivo di 30 euro per ogni acquisto «ma non si sa come accedere al bonus» dice Giorgia Meloni, leader di FdI e mamma del disegno di legge, che ha chiesto anche di spostare il via delle multe. E il ministro annuncia l'emendamento.

Bianconi e Coletti a pagina 10

PIZZERIA
I VO A TRASTEVERE
La Pizza siamo noi!
C'è vediamo in TRASTEVERE
Via S. Francesco a Ripa 158
00153 Roma
Tel. 065817082
www.ivoatrasistere.it

Il diario
di Maurizio Costanzo
Questa settimana si è parlato, a lungo, dei tre pompieri morti quando erano corsi per verificare un'esplosione in un casolare abbandonato. Purtroppo, quella corsa era un tranello, perché qualcuno, almeno così si dice, ha azionato di nuovo l'esplosivo che ha travolto i tre Vigili. Sono certo che gli inquirenti arriveranno alla verità. Fa tenerezza pensare a quante avventure, spesso pericolose, i tre Vigili hanno vissuto per domare un incendio, ma la trappola ordita da un individuo, che spero sia presto arrestato, non potevano domarla. Peccato, erano giovani e leggo che, in altre occasioni, erano stati molto bravi. Non lo dubito.

Europa League



ALL'OLIMPICO FINISCE 1-2 Col Celtic suicidio Lazio Inzaghi saluta la coppa

Pieretti, Rocca, Salomone e Vitelli alle pag. 34 e 35



CON IL BORUSSIA È 2-1 La Roma in Germania beffata in extremis

Austini, Biafora e Carmellini alle pagine 36 e 37

Biorno Antiquariani in Festa
8/9/10 NOVEMBRE 2019
piazzale BOIMOND - Isola del Liri (FR)
INFO: Michele 348 4001516 - Simona 333 6206126
TUTTI I GIORNI SPECIALITÀ GASTRONOMICHE BAR - DOLCE



Venerdì 8 Novembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 264 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta indivisibile con Marketing Oggi (Italia Oggi € 1,20 + Marketing Oggi € 0,60)

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



CON EMENDAMENTO
Seggiolini antiabbandono, verso uno stop alle sanzioni
Manzelli-Santi a pag. 27

ASSOSOFTWARE
La riduzione dell'acconto non cambia la dichiarazione
Mandolesi a pag. 29

SOLIDARIETÀ
Via alla decontribuzione sui contratti per l'anno 2018
Ciriali a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGLIT
Manovra 2020 - Il dl fiscale, il ddl bilancio e la relazione
Sequestri - La sentenza della Cassazione sulla valenza dei principi Cedu
10 ONLINE Seggiolini antiabbandono - Decorrenza sanzioni, la circolare dell'Interno

Per il senatore dell'M5s Ugo Grassi, le manette agli evasori non servono proprio a un bel nulla
Alessandra Ricciardi a pag. 6



Autonomi con il Bancomat

Ogni partita Iva (e non solo i negozianti e i professionisti) dovrà dotarsi di un Pos che permetta il pagamento tracciato. Sanzioni in arrivo dal 1° luglio

Locanto-Fucella a pag. 31

DIFFUSIONI A SETTEMBRE

- LaVerità +23%
- Il Fatto -1,7%
- Avvenire -2%
- Corsera -3%
- Repubblica -4%
- Libero -5,8%
- Messaggero -6%
- Carlino -7,5%
- Sole 24 Ore -10%
- Stampa -10,5%
- Il Giornale -14%

Capisani a pag. 19

Gli M5s non ce la fanno a collaborare con nessun altro partito, se non disintegrandolo



di PIERLUIGI MAGNASCHI

Le analisi politiche sono fatte, di solito, sulla base degli avvenimenti che si sono verificati, al massimo, il giorno precedente. Questo approccio, del tutto legittimo, intendiamoci, serve ai politici ai quali torna comodo poter cancellare le orme del loro percorso che si sviluppa inevitabilmente a zig zag, dato che sono sempre alla ricerca delle loro possibili utilità, che sono sempre momentanee. Ma questo approccio è sempre deleterio quando viene utilizzato dagli analisti politici terzi (i pochi che restano su piazza). Per spiegare come stanno le

continua a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

Come ogni anno, anche quest'anno sono stati iscritti nel Pantheon del Cimitero monumentale di Milano i nomi dei dodici cittadini illustri del capoluogo lombardo scomparsi recentemente. Fra di essi c'è anche il giornalista Mario Cervi, editoriale del Corriere della sera, fondatore, con Indro Montanelli, del Giornale e anche direttore di quest'ultimo. Di solito le motivazioni di questo tipo sono imbarazzanti perché grandano di retorica. In questo caso invece il ritratto in parole è perfetto. Cervi viene infatti celebrato come «maestro di giornalismo, di stile e di umanità», un prezioso ossimoro, insomma. E anche un simbolo del migliore giornalismo milanese e italiano. Saggiato, storico, intellettuale rigoroso, infaticabile creatore di fatti, eventi e citazioni di interpretazione a servizio del lettore, ha reso onore alla tradizione giornalistica ambrosiana, offrendo alla città un esempio di onestà intellettuale, coerenza e generosità». E celebrando i grandi del passato che si può aprire un futuro più decoroso. «Al servizio dei lettori». Si intende.

1909 - 2019 Chiamala ancora Banca

Non volevo DA 110 ANNI sentirmi solo UN CLIENTE È PER un numero NOI IL CLIENTE

Banco Desio

Il Gruppo Banco Desio festeggia insieme a voi 110 anni di rapporti personali. www.bancodesio.com

Missaggio Pubblicitario

Con pubblicità e servizi a € 600 in più. Con il libro «Credito» a € 1,00 in più.

LA NAZIONE

VENERDÌ 8 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

ristora
INSTANT DRINKS

Il leader leghista apre la campagna elettorale

Salvini all'attacco
«Cinque nomi
per vincere in Toscana»

Intervista di **Pini** a pagina 8



Gli investimenti

Jindal assicura
il futuro
di Piombino

Papi a pagina 22

ristora
INSTANT DRINKS

Seggiolini salva bebè, il grande caos

Già in vigore la norma anti abbandono in auto. Polizia e genitori spiazzati. Multe salate, ma si pensa a un rinvio

Belardetti alle pagine 4 e 5

Inquinamento e Plastic tax

Il governo
sbaglia
ma noi di più

Michele Brambilla

Guardate le foto che pubblichiamo qui in prima e alle pagine 2 e 3. Non sono uno scoop, perché sono immagini che chiunque può vedere nelle vie e nelle piazze della propria città, o ai bordi delle tangenziali. Plastica abbandonata ovunque. Bottiglie, sacchetti, sgabelli, tavolini. Messi lì dove capita, tanto chi se ne frega, qualcuno li porterà via: è questo il ragionamento di tanti incivili che inquinano terra e mare. Sono loro i colpevoli dell'attentato all'ecosistema: e dovrebbero essere loro nel mirino di chi ha cura «le future generazioni», per dirla con Di Maio. Invece, il danno viene fatto pagare a chi la plastica la produce.

Continua a pagina 2

LA NOSTRA INCHIESTA

TASSARE
LA PLASTICA
O GLI INCIVILI?

Perego e servizi alle pagine 2 e 3



Incontro con Mattarella

Duello sull'Ilva,
mossa di Conte:
«Nazionalizzare?
Pronti a tutto»

Farruggia e Coppari alle p. 6 e 7

SICUREZZA E DANNI

Pericolo caprioli
Autostrada chiusa
per la 'cattura'

Trinci a pagina 16

Lei è grave, passeggero ferito

Frecciarossa,
attimi di terrore
Un inserviente
accoltella la ex

Tempera e Orlandi a pagina 11



Grazie alla tecnologia 'girerà' un altro film

Risorge James Dean
E Hollywood si indigna

Bogani e commento di **Di Clemente** a pagina 13



Addio a Maria Perego, inventrice del pupazzo

La tv di Topo Gigio
ha perso la sua mamma

Turrini a pagina 12

PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM

Oggi a € 2,00
con

Weekend
il venerdì

Venerdì
8 novembre 2019
Anno 44 - N°265

la Repubblica

HERNO

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

LE MINACCE A LILIANA SEGRE

La scorta siamo noi

A quasi 90 anni, sopravvissuta ad Auschwitz, d'ora in poi sarà accompagnata da due carabinieri
Migliaia di messaggi di solidarietà. Anche Giorgia Meloni si schiera con lei: la applaudiremo in aula
La senatrice tentata di rinunciare alla presidenza della commissione

L'analisi

Il normale Paese dell'odio

di Michele Serra

Una signora milanese di 89 anni, deportata nei lager come milioni di ebrei d'Europa e scampata, insieme a pochi, allo sterminio, deve girare scortata da due carabinieri perché subissata di insulti e minacce online. Succede in Italia il sette di novembre dell'anno 2019. La notizia non consente di drammatizzare né di minimizzare. Ha una sua definitiva e terrificante eloquenza. È la conferma "ufficiale" che settantacinque anni dopo i campi di sterminio la voce dei carnefici ancora si leva contro le vittime (superior stabat lupus...). Imputa loro di essere vivi e per giunta parlanti. È l'odio che l'assassino nutre per il testimone del suo delitto.

Liliana Segre è stata nominata senatrice a vita proprio in virtù della sua testimonianza; dunque, trattandosi di Auschwitz, della sua sopravvivenza. Di qui l'ostilità implacabile di chi nega la Shoah come di chi la rivendica.

● continua a pagina 39

Liliana Segre è provata, addolorata, stanca. Segnata dagli insulti e dalle minacce che hanno spinto la Prefettura di Milano ad assegnarle la scorta. Una tutela contro gli odiatori per una donna che ha già conosciuto gli orrori dei campi nazisti. «Forse è troppo», ha detto la senatrice a chi le sta accanto, non nascondendo la tentazione di abbandonare la guida della neonata commissione contro l'antisemitismo, il razzismo e la violenza.

di Carra, Dazzi e Lauria
● alle pagine 2 e 3

Il personaggio

Il giorno dell'amarezza "Un mondo alla rovescia"

di Simonetta Fiori
● a pagina 2

L'inchiesta

Dagli ultrà al web la nuova caccia all'ebreo

di Paolo Berizzi
● a pagina 4

▲ Sotto protezione Liliana Segre, 89 anni, passeggia con la scorta per Milano

Contatti tra il governo e Jindal, la cordata che perse la gara

Ilva, i bond Arcelor nel portafogli della Lega

di Foschini ● a pagina 7. Servizi di Cuzzocrea, Greco, Patucchi e Portolano ● alle pagine 6 e 8

L'INTERVISTA

Renzi "Il voto anticipato un suicidio di massa"

di Stefano Cappellini



Matteo Renzi, 44 anni FOTO: A3/AGF

“
L'ex premier a Zingaretti: il Pd ci pensi bene, sarebbe una disfatta

Il destino di Conte? Oggi lo aiutiamo ma del domani non v'è certezza

● a pagina 11

www.herno.it

HERNO

Cinque anni con il Califfo

Il ritorno di Alvin bimbo dell'Isis

di Conchita Sannino

Una videochiamata. Il padre che, prima di correre verso Fiumicino ad attendere quel figlio, accarezza lo schermo. «Chi ti sta portando via è amico di papà». E Alvin, l'anni, rapito dalla madre per farne un soldato della jihad, gli risponde in arabo.

● a pagina 21
commento di Guolo ● a pagina 38

Da domani Robinson



Paolo Conte l'avvocato del popolo

Le norme cambiate

Caos seggiolini Nei negozi non si trovano

di Michele Bocci

L'obbligo, improvviso, fa muovere in massa i genitori italiani. Corsa nei negozi fin dall'orario di apertura, telefonate, clic su internet: sono stati utilizzati tutti i mezzi per comprare i dispositivi anti abbandono. Da Milano a Palermo, ieri si è registrato un assalto.

● a pagina 25

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 Nervet, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@manzoni.itPrezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia,
Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Grecia, Monaco P., Olanda, Slovenia € 2,50
Croazia KN 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50con Libri I Manga
delle Scienze € 11,90

NZ

La sfida dei libri Ferrante o Volo I due fenomeni dividono la critica

MICHELA TAMBURRINO - P. 31

Tv Celentano, il nuovo show "È lui l'antenato di Greta"

ALESSANDRA COMAZZI - P. 28



Musica Zuccherò tra sacro e profano "Sono sempre in cerca delle radici"

PIERO NEGRI - P. 29



LA STAMPA



VENERDÌ 8 NOVEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.306 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

LA CRISI DELL'ACCIAIO METTE IN ALLARME IL QUIRINALE SULLA TENUTA DEL GOVERNO

"Lex Ilva si può nazionalizzare"

Palazzo Chigi: in campo ogni opzione. Intervista al ministro Speranza: pronti a tutto per salvarla

CREPE NELLA MAGGIORANZA

IL CONTE 2 SEMPRE PIÙ DEBOLE

MARCELLO SORGI

S ebene Conte ostenti sicurezza e faccia il duro con i Mital, padre e figlio, che gli hanno scaricato sul tavolo la più grave crisi industriale degli ultimi anni, non è affatto un buon momento per il suo governo. E non solo per il caso Ilva, con quasi 15 mila posti a rischio e un punto e mezzo di Pil appeso a Taranto e alla possibile chiusura della seconda acciaieria europea, ma per l'evidente indebolimento della maggioranza giallorossa, emerso anche prima.

A essere sinceri si può dire che non è mai riuscito a decollare l'esecutivo nato dall'incredibile crisi di agosto - e dal ribaltone nelle alleanze che ha portato i 5 stelle a stringere l'intesa con il Pd, il partito che più di tutti avevano combattuto. Le polemiche sono cominciate dal giorno dopo l'insediamento, e si sono aggravate, fino ad arrivare al livello di guardia, dopo l'uscita di Renzi dal Pd e la fondazione del nuovo partito «Italia viva».

Da quel momento - stiamo parlando di un mese dalla nascita del governo - si è capito che era solo un'illusione la promessa di dare al Conte 2 le sembianze di una vera compagine «politica».

CONTINUA A PAGINA 27

Conte: «L'ex Ilva si può nazionalizzare». Appello a enti locali e parti sociali: «Restiamo uniti». Speranza: «Siamo pronti a tutto per sanarla». I commissari diffidano Mital. E il Quirinale lancia l'allarme per la tenuta dell'esecutivo. SERVIZI - PP. 2-5

DOPO GLI INSULTI E LE MINACCE SUL WEB

Liliana Segre adesso ha la scorta Il centro Wiesenthal: una vergogna

PACI E POLETTI - P. 6

Torna il figlio del foreign fighter: mi insegnavano a uccidere



Alvin Berisha, portato nel 2014 in Siria dalla madre per arruolarsi tra i soldati del Califfo, all'aeroporto di Fiumicino

GRAZIALONGO ROMA

«Mi educavano a fare la guerra. Sparavano sempre e mi urlavano che dovevo diventare un soldato. Mi hanno obbligato a parlare solo in arabo». Drammatico il racconto di Alvin Berisha uscito dal campo

profughi Al Hol, Siria. Sarà in Italia stamattina. Alvin è nato in Italia 11 anni fa, ma di origine albanese portato via da Lecco il 17 dicembre 2014 dalla madre, foreign fighter Isis, uccisa in un attacco armato. - P. 14

DIMENTICATA LA FESTA DELLA LIBERTÀ

LA DESTRA E L'EREDITÀ DEL MURO

FLAVIA PERINA - P. 27

BUONGIORNO

L'intransigenza del bene

MATTIA FELTRI

Ieri mattina in una trasmissione televisiva si sosteneva, con appassionata corralità, che i mafiosi di un certo rilievo non dovrebbero uscire di galera mai, mai e poi mai, nemmeno se sinceramente pentiti. Nel pomeriggio una moltitudine si augurava pene severe ed esemplari a chi minaccia la senatrice Liliana Segre, e pure ai fiancheggiatori politici. Poi c'era una cospicua dose di insulti e auguri di infermità risolutive ai genitori del piccolo Giovanni, abbandonato al Sant'Anna di Torino perché gravemente malato. E' stata una giornata qualsiasi: questo cattivo deve morire così, questo cattivone colà. L'intransigenza del bene ricorda sempre un po' gli ayatollah iraniani, oppure Josif Brodskij, il poeta russo arrestato nel 1964 su sincera e fervente denuncia di alcuni lettori, persuasi della necessità

di rifilare una punizione a questo nemico del popolo. E gliela rifilarono. Al processo il giudice gli chiese che facesse nella vita. Il poeta, rispose lui. Il giudice replicò che nessuno gliene aveva data la patente, e lo condannò, il «pigmeo ebreo», a cinque anni di galug per parassitismo. Molti anni dopo, nel 1987, e poco prima di ricevere il Nobel, Brodskij tenne una celebre lezione agli studenti dell'Università del Michigan, e ricordò loro che il male è umano, e non va mai ripagato con la stessa moneta. Non fate mai le vittime, gli disse, e controllate il vostro dito indice perché è assetato di biasimo, il dito puntato è un sintomo di resa: «Nel momento in cui si localizza la colpa, si mina la determinazione a cambiare qualcosa». Il giudice, e specialmente se volontario e collettivo: quello gli faceva paura.

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

GIANLUCA PAOLUCCI

Intrecci col Vaticano Mincione indagato per i fondi Enasarco

P. 9



LA NOVITÀ

AMARILE, BALDI, LAI, VIVARELLI

Seggiolino intelligente è corsa all'acquisto ma senza certezze

P. 17



LE STORIE

STEFANO FONSATO

Prarolo, la mensa per gli studenti è in trattoria

P. 32

MARIA TERESA MARGHESE

Il bisnonno emigrò in America, ora lui torna per sposarsi

P. 32



Maurizio Molinari Assedio all'Occidente LEADER, STRATEGIE E PERICOLI DELLA SECONDA GUERRA FREDDA La nave di Teseo



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

Valentino brilla con la couture a Pechino
La maison sfila in Cina, dove inaugura un mega flagship store **Roncato in MF Fashion**



Un look Valentino haute couture Beijing

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

In allegato

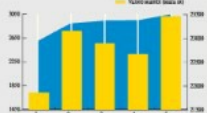
 Anno XXXI n. 221
 Venerdì 8 Novembre 2019
€3,50* *Classificatori*
 *In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Patrimoni a €3,50 (MF €2,00 + Patrimoni €1,50)

IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

FSM Mib 23.503,03



BORSA +0,56% 1€ = \$1,1077

BORSE ESTERE

Dow Jones	87.896	Euro-Yen	120,20
Nasdaq	5.448	Euro-Fr.Sv.	1,0088
Tokyo	23.330	Stg. 10 Y.	0,8889
Francforte	13.289	Bund 10 Y.	-0,4115
Zurigo	10.287	FUTURE	
Londra	7.406	Euro-Btp	143,47
Parigi	5.881	Euro-Bund	171,04
VALUTE-RENDIMENTI		US 10bond	100,04
Euro-Dollaro	1,1077	Frae Mib	23.400
Euro-Sterlina	0,8944	S&P500 Cma	3.091
		Nasdaq100 Miv.	8.894

DEL VECCHIO SALE AL 10% DI MEDIOBANCA, HA IL 4,8% DI GENERALI, IL 2% DI UNICREDIT ED ENTRA IN SALINI

L'Italia è il Paese di Leonardo

Delfin compra il 2,5% di Piazzetta Cuccia dal collocamento della quota Unicredit. Che chiude il terzo trimestre con 1,1 mld di utile. Anche il Leone migliora i profitti e in borsa tocca i massimi da 10 anni. Il re degli occhiali ora scommette anche su Progetto Italia e spunta nel capitale del general contractor

(Follis, Gualtieri e Valentini alle pagine 2, 3 e 4)

Ilva e Alitalia, doppio ultimatum a Roma

ArcelorMittal pone condizioni durissime per non lasciare, Lufthansa chiede lacrime e sangue

(Pira, Sommella e Zoppo alle pagine 4 e 5)

FOCUS OGGI
Usa e Cina verso la pace
 Nuovi record a Wall Street
 Pochino conferma l'accordo con gli Stati Uniti per eliminare le tariffe. Ma i tempi restano un'incognita. Borse positive. Caroselli e Zangrandi alle pagine 7 e 19

IL ROMPIESPREAD
 «Cinquemila esuberanti all'Ilva», hanno detto i rappresentanti di ArcelorMittal. Dopo aver letto il libro «Storia della Fiat in Italia»

SORPASSO INTRADAY
Atene più sicura di Roma: i bond greci rendono meno del Btp
 (Bertolino a pagina 8)

UNIONE BANCARIA
Gualtieri (Mef) replica a Scholz: niente strette sui titoli di Stato
 (Ninfiola a pagina 6)

ACCORDI & CONTI
Telecom si allea con Google e Santander. E riduce i debiti
 (Follis a pagina 10)

UNICORNO
Airbnb verso la borsa? Per gli hedge fund vale 42 miliardi
 (Bertolino a pagina 17)



1909 - 2019 Chiamala ancora Banca

Non volevo DA 110 ANNI sentirmi solo UN CLIENTE È PER un numero NOI IL CLIENTE

Banco Desio
Gruppo

Il Gruppo Banco Desio festeggia insieme a voi 110 anni di rapporti personali. gruppo.bancodesio.com

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

il dibattito sul futuro del sito

Porto e arrivo di nuove aziende Il Comune pensa al dopo centrale

Il sindaco: «Disponibili a un confronto con A2A. Il nostro obiettivo è cercare la migliore soluzione per il territorio salvaguardando l'occupazione»

Laura Borsani Primo appuntamento di verifica intermedia in Comune, presieduto dal sindaco Cisint con i tecnici e i professionisti a cui è stata affidata la predisposizione di una ricerca progettuale, in ordine alla riconversione a gas della centrale, nell'ambito del percorso di fuoriuscita dal carbone. Per il Comune il documento sarà la base per una valutazione a tutto campo. La verifica tecnica, infatti, contempla molteplici aspetti, passando dall'energia rinnovabile alla produzione industriale, considerando anche una "riserva" per la crocieristica, fino all'attività portuale e nautica. Un monitoraggio tecnico, dunque, ad ampio spettro sulle realtà produttive e le potenzialità di sviluppo della realtà monfalconese. Ciò al fine di raccogliere dati utili a fornire una proposta complessiva e di riqualificazione per il territorio. La verifica tecnica del Comune non considera la riconversione a turbogas, trattandosi di un progetto proprio di A2A Energiefuture, che seguirà le specifiche e previste procedure. La valutazione dell'amministrazione comunale sarà effettuata una volta che il piano aziendale verrà presentato. Il Comune sta quindi vagliando una serie di variabili al fine di poter giungere ad una soluzione condivisa. Rimane fondamentale il rapporto con A2A Energiefuture. Il sindaco Cisint ha osservato: «Siamo disponibili all'interlocuzione con A2A. Il ruolo dell'ente pubblico è quello di ricercare tutti i possibili elementi che possano supportare il raggiungimento del migliore obiettivo. Siamo impegnati nella valorizzazione della vocazione del nostro territorio, caratterizzato da innumerevoli realtà economiche. In questi giorni stiamo sondando l'interesse delle aziende ad un eventuale insediamento. Monfalcone si pone ai vertici della regione in virtù delle sue peculiarità e potenzialità produttive, con uno sviluppo qualificato. Il nostro territorio sta diventando attrattivo». In campo quindi c'è anche il tema della portualità. «Con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, abbiamo stabilito un accordo di valutazione», ha riferito Cisint. Tra i soggetti che si intendono coinvolgere c'è inoltre il Consorzio per lo sviluppo economico di Monfalcone (Csem), che, argomenta il sindaco «può aiutarci a traghettare la riconversione verso una soluzione dai livelli occupazionali importanti». In grado di assorbire i dipendenti della centrale. Il primo cittadino fa riferimento ad una «piena occupazione, rispetto ai circa 35 lavoratori previsti nel prospettato impianto a turbogas». Parla di un'attività di analisi gestita con il territorio, auspicando un «lavoro di squadra». E aggiunge: «Stiamo affrontando un lavoro intenso, ed è importante perché si sta costruendo un'ipotesi di valutazione alternativa. Sono in corso azioni su più fronti. Stiamo prendendo in esame diverse opportunità, all'interno di un percorso che riteniamo debba essere di collaborazione. Stiamo operando per la migliore soluzione per il territorio, senza demagogie, e tenendo conto della fragilità circa lo stato sanitario della popolazione e del rispetto dell'ambiente». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Porto di Trieste-Logistica: firmato un memorandum tra Zeno D' Agostino e Jingchun Wang per portare il Made in Italy in Cina

L' intesa permetterà lo sviluppo di aree industriali sino-italiane in Cina, che saranno collegate al porto di Trieste e al **sistema** logistico italiano. Trieste, 5 novembre 2019 - La firma del Memorandum of Understanding tra l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e l' azienda cinese China Communications Construction Company, avvenuta oggi a Shanghai alla presenza del Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione italiano Luigi Di Maio, avvia una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. Si tratta di una possibilità già presa in considerazione dagli accordi firmati a Roma il 23 marzo scorso, che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell' intero **sistema** logistico nazionale italiano. Il memorandum, firmato dal presidente dell' Authority giuliana Zeno D' Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione **portuale del Mare Adriatico Orientale**, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l' attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. "La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del **sistema** pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy", ha spiegato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** Zeno D' Agostino. "Si tratta di progetto a disposizione del **Sistema** Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico". L' **Autorità di Sistema** non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell' ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.

The screenshot shows the Sea Reporter website with the article headline and a sub-headline. The article text is partially visible, including the date 'Trieste, 5 novembre 2019' and the names of the signatories. There is also a small table with data for November 2019.

Porto di Trieste-Logistica: firmato un memorandum tra Zeno D'Agostino e Jingchun Wang per portare il Made in Italy in Cina

Trieste, 5 novembre 2019 - La firma del Memorandum of Understanding tra l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e l' azienda cinese China Communications Construction Company, avvenuta oggi a Shanghai alla presenza del Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione italiano Luigi Di Maio, avvia una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. Si tratta di una possibilità già presa in considerazione dagli accordi firmati a Roma il 23 marzo scorso, che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell' intero **sistema** logistico nazionale italiano. Il memorandum, firmato dal presidente dell' Authority giuliana Zeno D' Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione **portuale del Mare Adriatico Orientale**, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l' attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini.

"La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del sistema pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy", ha spiegato il presidente dell' Authority di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D' Agostino. "Si tratta di progetto a disposizione del Sistema Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico".

L' Autorità di Sistema non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell' ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.

	1	2	3	4	5	6	7
1	17	22	23	11			
2	18	23	24	12			
3	19	24	25	13			
4	20	25	26	14			
5	21	26	27	15			
6	22	27	28	16			
7	23	28	29	17			
8	24	29	30	18			
9	25	30	1	19			
10	26	1	2	20			
11	27	2	3	21			
12	28	3	4	22			
13	29	4	5	23			
14	30	5	6	24			
15	1	6	7	25			
16	2	7	8	26			
17	3	8	9	27			
18	4	9	10	28			
19	5	10	11	29			
20	6	11	12	30			
21	7	12	13	1			
22	8	13	14	2			
23	9	14	15	3			
24	10	15	16	4			
25	11	16	17	5			
26	12	17	18	6			
27	13	18	19	7			
28	14	19	20	8			
29	15	20	21	9			
30	16	21	22	10			
31	17	22	23	11			

Crolla il traffico del porto «Colpa dei canali non scavati»

Sindacati oggi in prefettura: senza novità sciopero. Musolino: persa una mega nave

Giacomo Costa

VENEZIA Calano i traffici, diminuiscono gli approdi registrati e, anche tra quelli che resistono, si contano volumi minori. «Abbiamo perso circa 800 mila tonnellate nel 2019 - dice il presidente dell' Autorità portuale **Pino Musolino** - Il risultato negativo è figlio delle dinamiche commerciali globali ma anche dell' impasse burocratico che ci impedisce di svolgere i lavori di escavo per conservare l' accessibilità nautica». I primi nove mesi del 2019 vedono numeri negativi per il porto di Venezia, che perde il 5,3 per cento del suo traffico; una flessione che finisce per pesare anche sul dato lagunare complessivo, visto che neanche l' aumento del 34,8 per cento dal porto di Chioggia è sufficiente a compensare la media totale, che si ferma a quattro punti percentuale in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. «Chi parte da Mumbai, da Boston, dalla Cina ha bisogno di certezze, deve sapere se potrà entrare - dice Marino de Terlizzi di Filt Cisl - Il piano regionale prevede un pescaggio di 11,50 metri, ma la Capitaneria ha da tempo dovuto ridurre a 10,30 per motivi di sicurezza. Senza l' autorizzazione a scavare è inevitabile». L' esempio arriva sempre da **Musolino**: «Basta ricordare la perdita della nave porta contenitori da 8500 teu che avrebbe dovuto arrivare lo scorso ottobre consolidando il nostro presidio lungo la nuova via della Seta». Anche Valter Novembrini, di Filt Cgil, incalza: «Stiamo parlando di manutenzione ordinaria su fondale fangoso, eppure abbiamo più problemi noi di Genova e Trieste, dove ci sono rocce sul fondo». La speranza è che il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli possa firmare velocemente il nuovo protocollo fanghi. Lo spiraglio deve comunque intravedersi oggi, durante l' incontro in prefettura: se la delegazione sindacale non uscirà da Ca' Corner convinta si potrebbe tornare a parlare di sciopero. La protesta dei lavoratori del porto, d' altronde, era prevista per questo martedì, solo la convocazione del prefetto lo ha scongiurato. «Bisogna decidere cosa si vuole fare con il porto di Venezia - continua de Terlizzi - Lo si vuole chiudere? Allora bisogna assicurare un futuro diverso a 13 mila persone che ci lavorano direttamente o indirettamente. Se invece lo si vuole mantenere bisogna garantirne l' accessibilità». Anche perché, in queste condizioni, anche chi arriva lo fa spesso a metà ca rico, per pescare meno.



I bassi fondali frenano il porto

«Traffici in calo del 4 per cento nel corso del 2019 a causa delle difficoltà di accesso lungo i canali» Lieve crescita per l'attività di banchina a Chioggia e per la movimentazione di container a pieno carico

ELISIO TREVISAN

PORTUALITÀ MESTRE Ormai mancano meno di due mesi alla fine dell'anno e quindi gli ultimi dati del Porto sono indicativi dell'andamento di questo 2019 che, complessivamente, sta andando male: il traffico merci generato dagli scali portuali di Venezia e di Chioggia, tra gennaio e settembre, si stima in 19 milioni e 631 mila tonnellate, in flessione del 3,97% rispetto all'anno scorso. Per colpa della congiuntura internazionale, negativa a causa della guerra dei dazi tra Usa e Cina, ma anche per colpa dei fondali che non vengono scavati. E per un porto, come quello di Venezia, che è dentro alla laguna dove le profondità sono minime rispetto al mare aperto, è un grave danno. Per questo **Pino Musolino**, il presidente dell'**Autorità del sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale** (Adspmas), da mesi sta lanciando appelli a istituzioni locali e soprattutto al Governo affinché il nuovo Protocollo fanghi venga finalmente approvato, magari assieme anche al Piano morfologico della laguna. Ai primi di ottobre, nell'ambito dell'audizione in Commissione Ambiente della Camera, Roberto Morassut sottosegretario del Ministero, aveva detto al parlamentare veneziano Nicola Pellicani che entro fine anno il Protocollo fanghi verrà approvato ma da allora non si è saputo più nulla. IL RALLENTAMENTO Quanto ai traffici, secondo i vertici dell'Adspmas a preoccupare non è tanto l'andamento storico dei flussi che a Venezia di solito tendono a registrare un picco negativo nel terzo trimestre ed è anzi in linea con i dati 2018 e 2017; più grave piuttosto è il rallentamento del primo semestre 2019 (corrispondente alla frenata del commercio internazionale) in tutte le principali tipologie di carico: energetico, agroalimentare, siderurgico e chimico. Il calo del 3,97% rappresenta una media tra il risultato negativo del porto di Venezia (-5,3%) e quello positivo del porto di Chioggia (+34,8% pari a 245 mila tonnellate in più), ma le quantità delle merci movimentate da Chioggia sono piccole. Ad ogni modo a Chioggia nei primi nove mesi del 2019 la crescita si deve principalmente al comparto minerali, cementi e calce (+21,4%) e alle merci varie (+72,6%) che comprendono anche i colli eccezionali e i prodotti siderurgici. Tornando a Venezia una notizia positiva, in realtà, c'è ed è la crescita dei container pieni: il bilancio complessivo è negativo, cioè meno 3,8% pari a 17 mila e 729 contenitori in meno, ma quelli pieni sono cresciuti dello 0,7% ossia di 2.371 unità. Secondo il presidente **Musolino** è un dato indicativo della capacità dello scalo di offrire servizi di qualità ottenendo una buona risposta dai mercati internazionali: «Peccato che questo renda ancor più frustrante il nostro impegno perché, nonostante la buona reputazione, lo scorso ottobre abbiamo perduto la nave porta container da 8.500 Teu (unità di misura dei container) che per la prima volta avrebbe dovuto toccare Venezia consolidando il nostro presidio lungo la Via della seta, e questo per colpa del fatto che per l'impasse burocratica non possiamo scavare i canali nonostante da tempo abbiamo messo a disposizione i fondi necessari». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i dati GENNAIO-SETTEMBRE

La "guerra" dei dazi e i mancati dragaggi Traffici portuali in flessione del 4%

I terminali veneziani perdono ancora di più (5,3 per cento) Crescono i numeri di Chioggia: aumento di oltre il 34%

Gianni Favarato Il traffico merci nei porti di Venezia e Chioggia torna in affanno a causa dell' incertezza dei mercati internazionali alimentata dalla guerra commerciale tra Stati Uniti d' America e Cina e, a livello locale, il mancato escavo dei canali portuali per conservare e migliorare l' accessibilità nautica. L' aggiornamento dei dati dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** parla chiaro: nel periodo che va da gennaio a settembre di quest' anno sono state movimentate 19.631.603 tonnellate che rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, rappresentano una flessione "media pensata" di quasi il 4 % (3,97% per esattezza) tra il risultato negativo del porto di Venezia (-5,3%) e quello positivo del porto di Chioggia (+34,8%). Secondo l' **Autorità Portuale** «la flessione percentuale non è di per sé particolarmente significativa se si considera l' andamento storico dei flussi che a Venezia tendono a registrare un picco negativo nel terzo trimestre ed è anzi in linea con i dati 2018 e 2017. E' piuttosto il rallentamento del primo semestre 2019, corrispondente alla frenata del commercio internazionale, a pesare sui volumi complessivi che si riducono in modo proporzionalmente uniforme sulle principali tipologie di carico: energetico, agroalimentare, siderurgico e chimico». Il porto di Chioggia, invece, registra risultati positivi nei primi nove mesi del 2019 (+34,8% pari a +245 mila tonnellate) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il risultato si deve principalmente alla crescita del comparto minerali, cementi e calce (+21,4%) e alle merci varie (+72,6%) che comprendono anche i colli eccezionali e i prodotti siderurgici. Anche lo strategico settore della movimentazione dei container ha registrato una considerevole flessione (-3,8% pari a -17.729 Teu) ma, osserva l' **Autorità Portuale** in un comunicato «considerando i soli contenitori pieni che producono effettivamente valore sul territorio, il risultato torna in positivo (+0,7% pari a +2.371 teu)». A pesare sulla riduzione del traffico dei container è la riduzione di pescaggio dei canali del porto veneziano - a cominciare dal Malamocco-Marghera, il cosiddetto Canale dei Petroli che collega il **mare** con le macroisole di Porto Marghera - che incide sulle "toccate" (gli arrivi in porto) dei servizi diretti che trasportano i container dall' Asia e dal Medio Oriente fino ai porti europei . Un problema, quest' ultimo, destinato ad aggravarsi se il ministero dell' Ambiente non metterà a punto il nuovo "Protocollo fanghi" che è la premessa per poter riavviare i dragaggi manutentivi sul Canale dei Petroli. Le merci del settore siderurgico hanno sofferto più di tutti gli altri traffici, con un - 9,3% nei primi nove mesi dell' anno a causa della diminuzione degli scambi di rinfuse siderurgiche a livello mondiale. Anche l' agroalimentare vede un calo dei volumi movimentati del 15,7% rispetto allo stesso periodo del 2018. Pesano in particolare i minori approvvigionamenti di mais (-49%), grano tenero (-43%) e semi di soia (-10%). Compensa parzialmente il bilancio l' aumento degli sbarchi di farina di soia (+22%), in forte aumento sul mercato europeo dove gli Usa hanno dirottato parte delle quote finora riservate alla Cina. Positivo anche il traffico dei passeggeri, grazie dell' 1,7% dei crocieristi registrato tra gennaio e settembre 2019 conferma il buon risultato anno su anno (+1,4%). «Risentiamo dello scenario di incertezza internazionale - ha commentato a il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale**, Pino Musolino -. Il risultato negativo di 800 mila tonnellate nel 2019, una flessione figlia delle dinamiche commerciali e industriali globali ma anche dell' impasse burocratico che ci impedisce di svolgere



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i necessari lavori di escavo per l'accessibilità nautica ai terminal e alle banchine. Prova ne sia la perdita della nave porta contenitori da 8.500 Teu che avrebbe dovuto toccare a Venezia lo scorso ottobre consolidando il nostro presidio lungo la nuova via della Seta». «La situazione è ancor più frustrante - conclude Musolino - se si considera che la risposta dei mercati rispetto ai nostri servizi è buona, prova ne è il risultato in crescita dei contenitori pieni, un segnale che le aziende del Nordest hanno la necessità di continuare a disporre di un porto efficiente da cui imbarcare i propri prodotti e approvvigionarsi». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Voce di Rovigo

Venezia

Porti di Venezia e Chioggia

Traffico in calo

VENEZIA - Secondo i dati dell' **Autorità portuale** dell' Adriatico Settentrionale, il traffico merci generato dai porti di Venezia e di Chioggia da gennaio a settembre viene stimato in 19,6 milioni di tonnellate, in flessione del 3,97% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il dato rappresenta una media pesata tra il risultato negativo di Venezia (-5,3%) e quello positivo di Chioggia (+34,8%). La flessione percentuale non è di per sé significativa, se si considera l'andamento storico dei flussi che a Venezia tendono a registrare un picco negativo nel terzo trimestre, ed è in linea con i dati 2018 e 2017. E' piuttosto il rallentamento del primo semestre 2019, corrispondente alla frenata del commercio internazionale, a pesare sui volumi complessivi.

36 La Voce **8** **Novembre 2019**

VENEZIA

Percepivano indebitamente pensioni dal 2015. Scatta il sequestro

La Finanza incastra tre falsi invalidi

VEICEM. Un fittone di Venezia ha agito come fittone per un mese e mezzo in un appartamento di via... (text continues)

NEWS Lettera di Confindustria ai parlamentari veneti: "Contrastate i nuovi baizelli"

Altolà degli industriali: basta tasse

Nel mirino la stretta su plastica, zucchero e auto aziendali che penalizzerebbe le imprese

100 **100**

A Venezia fra 2 domeniche Apre Fieracavalli

Camierere molestato

Porti di Venezia e Chioggia Traffico in calo



Porti: Venezia-Chioggia, -4% primi 9 mesi, male il primo semestre

Perdita scalo lagunare compensata da clodiense, +1,7% crociere

(ANSA) - VENEZIA, 7 NOV - Il traffico merci generato dai porti di Venezia e di Chioggia da gennaio a settembre viene stimato in 19,6 milioni di tonnellate, in flessione del 3,97% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il dato rappresenta una media pesata tra il risultato negativo di Venezia (-5,3%) e quello positivo di Chioggia (+34,8%). La flessione percentuale - informa l' **Autorità portuale** dell' Adriatico Settentrionale - non è di per sé significativa, se si considera l' andamento storico dei flussi che a Venezia tendono a registrare un picco negativo nel terzo trimestre, ed è in linea con i dati 2018 e 2017. E' piuttosto il rallentamento del primo semestre 2019, corrispondente alla frenata del commercio internazionale, a pesare sui volumi complessivi, uniformi sulle principali tipologie di carico (energetico, agroalimentare, siderurgico e chimico). In controtendenza i container, nei primi tre trimestri negativo (-3,8% pari a -17.729 teu) ma positivi considerando i soli contenitori pieni (+0,7% pari a +2.371 teu). In questo comparto pesa notevolmente la riduzione di pescaggio del porto veneziano, che incide sulle toccate del servizio diretto. Il settore siderurgico segna un -9,3% a causa della diminuzione degli scambi di rinfuse. Le previsioni intravedono un miglioramento degli scambi solo a partire dalla fine del primo trimestre 2020. Anche l' agroalimentare vede un calo (-15,7%), in particolare per mais (-49%), grano tenero (-43%) e semi di soia (-10%). Compensa l' aumento degli sbarchi di farina di soia (+22%), in forte aumento sul mercato europeo dove gli Usa hanno dirottato parte delle quote finora riservate alla Cina. L' aumento dell' 1,7% dei crocieristi conferma infine il buon risultato anno su anno (+1,4%). Il buon risultato di Chioggia (+245 mila tonnellate) si deve principalmente alla crescita del comparto minerali, cementi e calci (+21,4%) e alle merci varie (+72,6%) che comprendono anche i colli eccezionali e i prodotti siderurgici. (ANSA).



Il Nautilus

Venezia

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale: Aggiornamento traffici terzo trimestre 2019 Porti di Venezia e di Chioggia

Il traffico merci generato dagli scali portuali di Venezia e di Chioggia nel periodo che va da gennaio a settembre 2019 si stima in 19.631.603 tonnellate, in flessione del 3,97% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il dato rappresenta una media pesata tra il risultato negativo del porto di Venezia (-5,3%) e quello positivo del porto di Chioggia (+34,8%). La flessione percentuale non è di per sé particolarmente significativa se si considera l'andamento storico dei flussi che a Venezia tendono a registrare un picco negativo nel terzo trimestre ed è anzi in linea con i dati 2018 e 2017. E' piuttosto il rallentamento del primo semestre 2019, corrispondente alla frenata del commercio internazionale, a pesare sui volumi complessivi che si riducono in modo proporzionalmente uniforme sulle principali tipologie di carico: energetico, agroalimentare, siderurgico e chimico. In controtendenza il settore dei container: nei primi tre trimestri 2019, infatti, il bilancio complessivo appare negativo (-3,8% pari a -17.729 teu) ma, considerando i soli contenitori pieni che producono effettivamente valore sul territorio, il risultato torna in positivo (+0,7% pari a +2.371 teu). In questo comparto pesa notevolmente la riduzione di pescaggio del porto veneziano che incide sulle toccate del servizio diretto. Evidenti le difficoltà del settore siderurgico che soffre un calo del 9,3% dei traffici nei primi nove mesi dell'anno a causa della diminuzione degli scambi di rinfuse siderurgiche. L'andamento incerto del comparto perdura dallo scorso settembre e fotografa uno scenario dove i maggiori produttori rimangono in attesa di capire le mosse di alcuni settori trainanti, come l'automotive, colpiti da importanti misure protezionistiche. Le previsioni intravedono un miglioramento degli scambi solo a partire dalla fine del primo trimestre 2020. Anche l'agroalimentare vede un calo dei volumi movimentati del 15,7% rispetto allo stesso periodo del 2018. Pesano in particolare i minori approvvigionamenti di mais (-49%), grano tenero (-43%) e semi di soia (-10%). Compensa parzialmente il bilancio l'aumento degli sbarchi di farina di soia (+22%), in forte aumento sul mercato europeo dove gli USA hanno dirottato parte delle quote finora riservate alla Cina. L'aumento dell'1,7% dei crocieristi registrato tra gennaio e settembre 2019 conferma il buon risultato anno su anno (+1,4%). Il porto di Chioggia registra risultati positivi nei primi nove mesi del 2019 (+34,8% pari a +245 mila tonnellate) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il risultato si deve principalmente alla crescita del comparto minerali, cementi e calchi (+21,4%) e alle merci varie (+72,6%) che comprendono anche i colli eccezionali e i prodotti siderurgici. I porti lagunari hanno perso circa 800 mila tonnellate nel 2019' sintetizza il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino. 'Lo scalo veneziano, con la sua vocazione industriale, risente dello scenario di incertezza internazionale che, alimentato dalla guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, perdura da quasi un anno e si ripercuote pesantemente sulla filiera manifatturiera europea. Il risultato negativo, quindi, è figlio delle dinamiche commerciali e industriali globali ma anche dell'impatto burocratico che ci impedisce di svolgere i necessari lavori di escavo in modo tale da conservare e migliorare l'accessibilità nautica. L'esempio più lampante è la perdita della nave porta contenitori da 8500 teu che avrebbe dovuto toccare a Venezia lo scorso ottobre consolidando il nostro presidio lungo la nuova via della Seta. La situazione è ancor più frustrante se si considera che la risposta dei mercati rispetto ai nostri servizi è buona, prova ne è il risultato in crescita dei contenitori pieni, segnale che le aziende del nord est hanno la necessità di disporre di un porto efficiente da cui imbarcare i propri prodotti e approvvigionarsi'.



Informare

Venezia

Nei primi nove mesi di quest' anno il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -5,3%

Lo scalo portuale di Chioggia ha registrato una crescita del +34,8% L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ha reso noto che nei primi nove mesi di quest' anno i porti di Venezia e di Chioggia hanno movimentato 19,63 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -4,0% sullo stesso periodo del 2018 prodotto da una diminuzione del -5,3% dei volumi movimentati dal porto di Venezia e da una crescita del +34,8% di quelli movimentati dallo scalo portuale di Chioggia (+34,8%). L' ente portuale ha specificato che «la flessione percentuale non è di per sé particolarmente significativa se si considera l' andamento storico dei flussi che a Venezia tendono a registrare un picco negativo nel terzo trimestre ed è anzi in linea con i dati 2018 e 2017. È piuttosto - ha rilevato l' authority - il rallentamento del primo semestre 2019, corrispondente alla frenata del commercio internazionale, a pesare sui volumi complessivi che si riducono in modo proporzionalmente uniforme sulle principali tipologie di carico: energetico, agroalimentare, siderurgico e chimico». «In controtendenza - ha precisato l' ente - il settore dei container: nei primi tre trimestri 2019, infatti, il bilancio complessivo appare negativo (-3,8% pari a -17.729 teu) ma, considerando i soli contenitori pieni che producono effettivamente valore sul territorio, il risultato torna in positivo (+0,7% pari a +2.371 teu). In questo comparto pesa notevolmente la riduzione di pescaggio del porto veneziano che incide sulle toccate del servizio diretto». «Evidenti le difficoltà del settore siderurgico che soffre un calo del 9,3% dei traffici nei primi nove mesi dell' anno a causa della diminuzione degli scambi di rinfuse siderurgiche. L' andamento incerto del comparto perdura dallo scorso settembre e fotografa uno scenario dove i maggiori produttori rimangono in attesa di capire le mosse di alcuni settori trainanti, come l' automotive, colpiti da importanti misure protezionistiche. Le previsioni intravedono un miglioramento degli scambi solo a partire dalla fine del primo trimestre 2020». «Anche l' agroalimentare - prosegue l' analisi dell' authority portuale - vede un calo dei volumi movimentati del -15,7% rispetto allo stesso periodo del 2018. Pesano in particolare i minori approvvigionamenti di mais (-49%), grano tenero (-43%) e semi di soia (-10%). Compensa parzialmente il bilancio l' aumento degli sbarchi di farina di soia (+22%), in forte aumento sul mercato europeo dove gli USA hanno dirottato parte delle quote finora riservate alla Cina». «L' aumento dell' 1,7% dei crocieristi registrato tra gennaio e settembre 2019 conferma il buon risultato anno su anno (+1,4%)». Relativamente al porto di Chioggia, positivi i risultati nei primi nove mesi del 2019 (+34,8% pari a +245mila tonnellate) grazie principalmente alla crescita del comparto minerali, cementi e calci (+21,4%) e alle merci varie (+72,6%) che comprendono anche i colli eccezionali e i prodotti siderurgici. «I porti lagunari - ha osservato il presidente dell' AdSP, Pino Musolino - hanno perso circa 800mila tonnellate nel 2019. Lo scalo veneziano, con la sua vocazione industriale, risente dello scenario di incertezza internazionale che, alimentato dalla guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, perdura da quasi un anno e si ripercuote pesantemente sulla filiera manifatturiera europea. Il risultato negativo, quindi, è figlio delle dinamiche commerciali e industriali globali ma anche dell' impasse burocratico che ci impedisce di svolgere i necessari lavori di escavo in modo tale da conservare e migliorare l' accessibilità nautica. L' esempio più lampante è la perdita della nave porta contenitori da 8.500 teu che avrebbe dovuto toccare a Venezia lo scorso ottobre consolidando il nostro presidio lungo la Nuova Via della Seta. La situazione - ha recriminato Musolino - è ancor più frustrante se si considera che la risposta dei mercati rispetto ai nostri servizi è buona, prova ne è il risultato in crescita dei contenitori pieni, segnale che le aziende del nord est hanno la necessità



Informare

Venezia

di disporre di un porto efficiente da cui imbarcare i propri prodotti e approvvigionarsi».

Venezia e Chioggia: "Perse circa 800 mila tonnellate nel 2019"

Redazione

VENEZIA 19.631.603 tonnellate, in flessione del 3,97% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno: è il traffico merci generato dagli scali portuali di Venezia e Chioggia da Gennaio a Settembre 2019. Il dato rappresenta una media pesata tra il risultato negativo del porto di Venezia (-5,3%) e quello positivo del porto di Chioggia (+34,8%). La flessione percentuale non è di per sé particolarmente significativa se si considera l'andamento storico dei flussi che a Venezia tendono a registrare un picco negativo nel terzo trimestre ed è anzi in linea con i dati 2018 e 2017. È piuttosto il rallentamento del primo semestre 2019, corrispondente alla frenata del commercio internazionale, a pesare sui volumi complessivi che si riducono in modo proporzionalmente uniforme sulle principali tipologie di carico: energetico, agroalimentare, siderurgico e chimico. In controtendenza il settore dei container: nei primi tre trimestri 2019, infatti, il bilancio complessivo appare negativo (-3,8% pari a -17.729 teu) ma, considerando i soli contenitori pieni che producono effettivamente valore sul territorio, il risultato torna in positivo (+0,7% pari a +2.371 teu). In questo comparto pesa notevolmente la riduzione di pescaggio del porto veneziano che incide sulle toccate del servizio diretto. Evidenti le difficoltà del settore siderurgico che soffre un calo del 9,3% dei traffici nei primi nove mesi dell'anno a causa della diminuzione degli scambi di rinfuse siderurgiche. L'andamento incerto del comparto perdura dallo scorso Settembre e fotografa uno scenario dove i maggiori produttori rimangono in attesa di capire le mosse di alcuni settori trainanti, come l'automotive, colpiti da importanti misure protezionistiche. Le previsioni intravedono un miglioramento degli scambi solo a partire dalla fine del primo trimestre 2020. Anche l'agroalimentare vede un calo dei volumi movimentati del 15,7% rispetto allo stesso periodo del 2018. Pesano in articolare i minori approvvigionamenti di mais (-49%), grano tenero (-43%) e semi di soia (-10%). Compensa parzialmente il bilancio l'aumento degli sbarchi di farina di soia (+22%), in forte aumento sul mercato europeo dove gli Usa hanno dirottato parte delle quote finora riservate alla Cina. L'aumento dell'1,7% dei crocieristi registrato tra Gennaio e Settembre 2019 conferma il buon risultato anno su anno (+1,4%). Il porto di Chioggia registra risultati positivi nei primi nove mesi del 2019 (+34,8% pari a +245 mila tonnellate) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il risultato si deve principalmente alla crescita del comparto minerali, cementi e calci (+21,4%) e alle merci varie (+72,6%) che comprendono anche i colli eccezionali e i prodotti siderurgici. I porti lagunari di Venezia e Chioggia hanno perso circa 800 mila tonnellate nel 2019 sintetizza il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale Pino Musolino. Lo scalo veneziano, con la sua vocazione industriale, risente dello scenario di incertezza internazionale che, alimentato dalla guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, perdura da quasi un anno e si ripercuote pesantemente sulla filiera manifatturiera europea. Il risultato negativo, quindi, è figlio delle dinamiche commerciali e industriali globali ma anche dell'impasse burocratico che ci impedisce di svolgere i necessari lavori di escavo in modo tale da conservare e migliorare l'accessibilità nautica. L'esempio più lampante è la perdita della nave porta contenitori da 8500 teu che avrebbe dovuto toccare a Venezia lo scorso Ottobre consolidando il nostro presidio lungo la nuova via della Seta. La situazione è ancor più frustrante se si considera che la risposta dei mercati rispetto ai nostri servizi è buona, prova ne è il risultato in crescita dei contenitori pieni, segnale che le aziende del nordest hanno la necessità di disporre di un porto efficiente da cui imbarcare i propri prodotti e approvvigionarsi.



AGENZIA MARIETTIMA ALDO SPADONI SRL
Via del Legname, 11 - 30132 - Venezia (VE)
Tel. +39 041 2000000

Messaggero Marittimo.it

Stampa Logistica Porto AereaSporto

Venezia e Chioggia: "Perse circa 800 mila tonnellate nel 2019"

Musolino: "Incidono incertezza internazionale e i necessari lavori di escavo"

14 novembre 2019 09:00 | 7 novembre 2019

Redazione

VENEZIA, 19.631.603 tonnellate, in flessione del 3,97% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. È il traffico merci generato dagli scali portuali di Venezia e Chioggia da Gennaio a Settembre 2019. Il dato rappresenta una media pesata tra il risultato negativo del porto di Venezia (-5,3%) e quello positivo del porto di Chioggia (+34,8%). La flessione percentuale non è di per sé particolarmente significativa se si considera l'andamento storico dei flussi che a Venezia tendono a registrare un picco negativo nel terzo trimestre ed è anzi in linea con i dati 2018 e 2017. È piuttosto il rallentamento del primo semestre 2019, corrispondente alla frenata del commercio internazionale, a pesare sui volumi complessivi che si riducono in modo proporzionalmente uniforme sulle principali tipologie di carico: energetico, agroalimentare, siderurgico e chimico. In controtendenza il settore dei container: nei primi tre trimestri 2019, infatti, il bilancio complessivo appare negativo (-3,8% pari a -17.729 teu) ma, considerando i soli contenitori pieni che producono effettivamente valore sul territorio, il risultato torna in positivo (+0,7% pari a +2.371 teu). In questo comparto pesa notevolmente la riduzione di pescaggio del porto veneziano che incide sulle toccate del servizio diretto. Evidenti le difficoltà del settore siderurgico che soffre un calo del 9,3% dei traffici nei primi nove mesi dell'anno a causa della diminuzione degli scambi di rinfuse siderurgiche. L'andamento incerto del comparto perdura dallo scorso Settembre e fotografa uno scenario dove i maggiori produttori rimangono in attesa di capire le mosse di alcuni settori trainanti, come l'automotive, colpiti da importanti misure protezionistiche. Le previsioni intravedono un miglioramento degli scambi solo a partire dalla fine del primo trimestre 2020. Anche l'agroalimentare vede un calo dei volumi movimentati del 15,7% rispetto allo stesso periodo del 2018. Pesano in articolare i minori approvvigionamenti di mais (-49%), grano tenero (-43%) e semi di soia (-10%). Compensa parzialmente il bilancio l'aumento degli sbarchi di farina di soia (+22%), in forte aumento sul mercato europeo dove gli Usa hanno dirottato parte delle quote finora riservate alla Cina. L'aumento dell'1,7% dei crocieristi registrato tra Gennaio e Settembre 2019 conferma il buon risultato anno su anno (+1,4%). Il porto di Chioggia registra risultati positivi nei primi nove mesi del 2019 (+34,8% pari a +245 mila tonnellate) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il risultato si deve principalmente alla crescita del comparto minerali, cementi e calci (+21,4%) e alle merci varie (+72,6%) che comprendono anche i colli eccezionali e i prodotti siderurgici. I porti lagunari di Venezia e Chioggia hanno perso circa 800 mila tonnellate nel 2019 sintetizza il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale Pino Musolino. Lo scalo veneziano, con la sua vocazione industriale, risente dello scenario di incertezza internazionale che, alimentato dalla guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, perdura da quasi un anno e si ripercuote pesantemente sulla filiera manifatturiera europea. Il risultato negativo, quindi, è figlio delle dinamiche commerciali e industriali globali ma anche dell'impasse burocratico che ci impedisce di svolgere i necessari lavori di escavo in modo tale da conservare e migliorare l'accessibilità nautica. L'esempio più lampante è la perdita della nave porta contenitori da 8500 teu che avrebbe dovuto toccare a Venezia lo scorso Ottobre consolidando il nostro presidio lungo la nuova via della Seta. La situazione è ancor più frustrante se si considera che la risposta dei mercati rispetto ai nostri servizi è buona, prova ne è il risultato in crescita dei contenitori pieni, segnale che le aziende del nordest hanno la necessità di disporre di un porto efficiente da cui imbarcare i propri prodotti e approvvigionarsi.

ABBONATI E EFFETTUARE IL LOGIN

Venezia: Pino Musolino, i porti lagunari hanno perso circa 800 mila tonnellate nel 2019"

Venezia, 7 novembre 2019 - Il traffico merci generato dagli scali portuali di Venezia e di Chioggia nel periodo che va da gennaio a settembre 2019 si stima in 19.631.603 tonnellate, in flessione del 3,97% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il dato rappresenta una media pesata tra il risultato negativo del porto di Venezia (-5,3%) e quello positivo del porto di Chioggia (+34,8%). La flessione percentuale non è di per sé particolarmente significativa se si considera l'andamento storico dei flussi che a Venezia tendono a registrare un picco negativo nel terzo trimestre ed è anzi in linea con i dati 2018 e 2017. E' piuttosto il rallentamento del primo semestre 2019, corrispondente alla frenata del commercio internazionale, a pesare sui volumi complessivi che si riducono in modo proporzionalmente uniforme sulle principali tipologie di carico: energetico, agroalimentare, siderurgico e chimico. In controtendenza il settore dei container: nei primi tre trimestri 2019, infatti, il bilancio complessivo appare negativo (-3,8% pari a -17.729 teu) ma, considerando i soli contenitori pieni che producono effettivamente valore sul territorio, il risultato torna in positivo (+0,7% pari a +2.371 teu). In questo comparto pesa notevolmente la riduzione di pescaggio del porto veneziano che incide sulle toccate del servizio diretto. Evidenti le difficoltà del settore siderurgico che soffre un calo del 9,3% dei traffici nei primi nove mesi dell'anno a causa della diminuzione degli scambi di rinfuse siderurgiche. L'andamento incerto del comparto perdura dallo scorso settembre e fotografa uno scenario dove i maggiori produttori rimangono in attesa di capire le mosse di alcuni settori trainanti, come l'automotive, colpiti da importanti misure protezionistiche. Le previsioni intravedono un miglioramento degli scambi solo a partire dalla fine del primo trimestre 2020. Anche l'agroalimentare vede un calo dei volumi movimentati del 15,7% rispetto allo stesso periodo del 2018. Pesano in particolare i minori approvvigionamenti di mais (-49%), grano tenero (-43%) e semi di soia (-10%). Compensa parzialmente il bilancio l'aumento degli sbarchi di farina di soia (+22%), in forte aumento sul mercato europeo dove gli USA hanno dirottato parte delle quote finora riservate alla Cina. L'aumento dell'1,7% dei crocieristi registrato tra gennaio e settembre 2019 conferma il buon risultato anno su anno (+1,4%). Il porto di Chioggia registra risultati positivi nei primi nove mesi del 2019 (+34,8% pari a +245 mila tonnellate) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il risultato si deve principalmente alla crescita del comparto minerali, cementi e calce (+21,4%) e alle merci varie (+72,6%) che comprendono anche i colli eccezionali e i prodotti siderurgici. "I porti lagunari hanno perso circa 800 mila tonnellate nel 2019" sintetizza il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale **Pino Musolino**. "Lo scalo veneziano, con la sua vocazione industriale, risente dello scenario di incertezza internazionale che, alimentato dalla guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, perdura da quasi un anno e si ripercuote pesantemente sulla filiera manifatturiera europea. Il risultato negativo, quindi, è figlio delle dinamiche commerciali e industriali globali ma anche dell'impatto burocratico che ci impedisce di svolgere i necessari lavori di escavo in modo tale da conservare e migliorare l'accessibilità nautica. L'esempio più lampante è la perdita della nave porta contenitori da 8500 teu che avrebbe dovuto toccare a Venezia lo scorso ottobre consolidando il nostro presidio lungo la nuova via della Seta. La situazione è ancor più frustrante se si considera che la risposta dei mercati rispetto ai nostri servizi è buona, prova ne è il risultato in crescita dei contenitori pieni, segnale che le aziende del nordest hanno la necessità di disporre di un porto efficiente da cui imbarcare i propri prodotti e approvvigionarsi".



BETTOLINA GNL DA 36 MLN PER PANFIDO

Accordo tra la società armatoriale Panfido di Venezia e il cantiere navale Rosetti Marino di Ravenna per la costruzione di mezzi per il rifornimento di gas naturale liquefatto alle navi. L'investimento è di 36 milioni di euro. Si tratta un rimorchiatore da quasi 7.000 Cv e capacità di tiro di 65 tonnellate, abbinato a una cargo unit per il rifornimento con una capacità di carico di 4.000 metri cubi di Gnl e 1.000 metri cubi di gasolio. Il mezzo, in consegna entro il 2020, opererà principalmente nei porti del Nord Adriatico e sarà il primo di questo tipo impiegato nel Mediterraneo e costruito da un cantiere navale. Al Rina è stata affidata la sorveglianza tecnica della nuova costruzione, co-finanziata dalla Ue nell'ambito del progetto Poseidon Med II coordinato dall' **Autorità di Sistema Portuale di Venezia**.

The collage consists of three distinct images. The top image is a page from the magazine 'MF SHIPPING & LOGISTICA', featuring an article titled 'Mappe dei terminal d'oro' (Golden terminal maps) and a sub-headline 'L'infatuazione per i porti container più redditizi d'Italia'. The middle image shows a hand holding a globe with various digital icons representing technology and logistics, with the text 'Simplifying complexity to boost international growth of the companies' and 'INTERNET OF THINGS BLOCKCHAIN SUPPLY CHAIN 4.0'. The bottom image shows a person sitting at a computer workstation, with the text 'Aumenta la digitalizzazione della tua Supply Chain su timocom.it' and the 'TIMOCOM' logo.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

nella legge di bilancio per ora non ci sono soldi per il ribaltamento a mare ed è in bilico tutto il piano investimenti del passante

Roma dimentica 500 milioni per Fincantieri Con la manovra si allontana anche la Gronda

Matteo Dell' Antico Roberto Sculli

GENOVA Nella legge di Bilancio, al momento, non ci sono soldi per il ribaltamento a mare di Fincantieri. Nel testo della manovra, che dovrà essere convertito in legge entro fine anno e può ancora essere modificato, non è previsto un euro a favore dell'ampliamento del cantiere navale genovese. Di più, un articolo inserito per ridurre le agevolazioni a favore dei concessionari autostradali, in particolare quelle fiscali, rischia di essere l'ulteriore pietra tombale per la Gronda di Genova, perché ne mette del tutto in discussione l'equilibrio finanziario, oltre a incidere su tutte le piccole e grandi opere di ammodernamento, che per la stessa ragione rischiano di essere in gran parte congelate. Per il mondo dell'industria ligure, per ciò che rappresentano entrambe le realizzazioni, sia in termini di indotto sia in prospettiva, è una vera e propria doccia fredda. Per costruire il ribaltamento ampliato presentato da Fincantieri, che dovrebbe essere costruito in cinque anni, è necessario un investimento di 780 milioni di euro. Nelle casse dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona ci sono 85 milioni. Il gruppo navalmeccanico potrebbe mettere a disposizione fondi per 230 milioni mentre quello che manca - quasi mezzo miliardo di euro - dovrebbe arrivare da Roma, ma al momento il governo ha risposto picche. IL NUOVO MAXI-BACINO Il ribaltamento prevede un ampliamento dello stabilimento di Sestri Ponente verso mare. Il cantiere, dagli attuali 260 mila metri quadrati di superficie, dovrebbe passare a 460 mila metri quadrati. Il piano prevede anche la realizzazione di un maxi-bacino di carenaggio in grado di ospitare la fabbricazione di grandi navi da crociera di ultima generazione, la costruzione di nuove officine e lo spostamento a monte della ferrovia. Fincantieri ha sempre dichiarato che lo stabilimento di Sestri ha commesse garantite sino al 2024 ma non oltre: al momento, il sito può realizzare navi da crociera di piccole e medie dimensioni ma non le grandi unità di nuova generazione che per essere realizzate richiedono la disponibilità di spazi e bacini di carenaggio che a Genova possono essere garantiti solo con la realizzazione del ribaltamento a mare. Il piano, senza il quale vengono messi a rischio centinaia di posti di lavoro tra occupati diretti e indiretti dello stabilimento, prevede pure un aumento delle maestranze impiegate nel capoluogo ligure con il cantiere che potrebbe garantire lavoro fino a 7 mila addetti. LA GRONDA AL PALO L'altra notizia è invece legata a un articolo - il 91 - che nella nuova legge di Bilancio che attende l'esame del Parlamento c'è. Nel testo si interviene su un trattamento fiscale riservato ai concessionari autostradali, cioè la possibilità di dedurre ai fini Ires, l'Imposta sul reddito delle società, le spese legate ai beni cosiddetti gratuitamente devolvibili. In parole povere, significa che dei costi di investimento legati alle infrastrutture avute in gestione dello Stato, i concessionari potevano scaricare il 24 per cento sottraendolo dall'Ires dovuta. La nuova legge di Bilancio porta questa asticella all'un per cento peraltro a partire dal 2019, quindi in modo retroattivo. La conseguenza sarebbe che il piano finanziario della Gronda, di cui non è ancora stato chiarito il destino dal punto di vista politico, non stia più in piedi, perché servirebbe trovare quasi



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

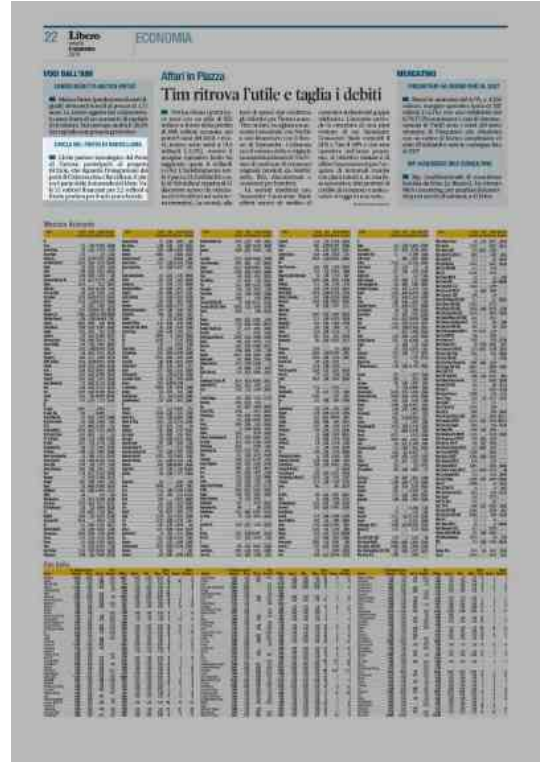
un miliardo in più. Allo stesso modo sarebbe in forte dubbio l'intero piano di investimenti, che di miliardi ne vale 15, le realizzazioni di minor cabotaggio o le stesse gare per affidare nuove concessioni, come quella da poco bandita dal ministero dei Trasporti per gestire la A21 Torino-Alessandria, la A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, la bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhià e le Tangenziali di Torino. Il tempo di affidamento di 12 anni, in particolare secondo Aiscat, l'associazione dei concessionari, alla luce del nuovo regime fiscale, sarebbe largamente insufficiente per ammortizzare gli investimenti necessari.

Libero

Genova, Voltri

Circle nel porto di Barcellona

Circle partner tecnologico del Porto di Genova parteciperà al progetto BCLink, che riguarda l' integrazione dei porti di Civitavecchia e Barcellona. Il piano è parte delle Autostrade del Mare. Vale 21 milioni finanziati per 2,2 milioni a fondo perduto per il solo porto laziale.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Genova: Nel Palazzo Verde del Molo le start-up del Distretto Blu

Uno spazio dedicato alle start-up create da giovani e meno giovani. Un incubatore ma anche un acceleratore d'impresa con high tech e blue economy nella stessa sede

Questa mattina nella Sala delle Grida della Camera di Commercio a De Ferrari il sindaco Marco Bucci e l'assessore allo sviluppo economico portuale Francesco Maresca, hanno presentato 'Genoa Blue District', la base logistica che favorisce la nascita delle start-up legate all'economia del mare. Avrà sede nei 'magazzini dell'abbondanza', il Palazzo Verde nel quartiere del Molo, il più antico approdo del porto di Genova dove il "saper fare del mare" si perde nella notte dei tempi. Oltre allo spazio fisico, il progetto ha le risorse economiche e le idee necessarie per candidarsi a diventare l'incubatore dedicato alle nuove professioni marittime più importanti del nostro Paese. 'Oggi presentiamo Genova Blue District - ha detto il sindaco Marco Bucci-. Uno spazio dove si possono sviluppare nuove idee, aziende e sistemi legati all'economia del mare. E' un incubatore già finanziato, ricco di progetti e prospettive. Il modo giusto per indirizzare i canali di sviluppo dell'industria, che a Genova funziona molto bene e che vogliamo, se così si può dire, fertilizzare".

La nuova struttura, che si può definire un acceleratore di startup interamente dedicato alla blue economy genovese, è stato voluto dal Comune di Genova con il supporto della Camera di Commercio, le fondazioni Carige e San Paolo e Deloitte Officine Innovazione, presente in 150 Paesi con un organico di oltre 210 mila persone. Di questo avviso anche l'assessore Maurizio Maresca, assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova: "da un lato, come ha affermato il sindaco, un incubatore. Dall'altro un acceleratore d'impresa, forte di idee, esperienze e contatti. Il punto di forza della nuova struttura è l'unione di high tech e blue economy in un'unica sede". 'Non ci può essere sviluppo economico se non c'è una domanda - ha detto l'assessore regionale allo Sviluppo economico Andrea Benveduti -. Grazie all'innovazione potremo intercettare filoni di domanda che altrimenti sarebbero soddisfatti altrove. Genova Blue District è un'iniziativa che va in questa direzione, e si affianca al distretto Ligure Tecnologie Marine e al Polo Tecnologie del Mare della Spezia, che raggruppano complessivamente oltre 80 aziende, enti di ricerca e università di questo settore'.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Banchina Thaon e Molo Italia fanno spazio ai pescherecci

Dal primo di dicembre, un tratto della banchina Thaon de Revel e gli ultimi 60 metri di banchina del secondo braccio del molo Italia, ma anche gli specchi acquei antistanti, saranno riservati all'ormeggio dei pescherecci, preventivamente autorizzati dall'**autorità portuale** mediante concessione demaniale. Gli stessi tratti di banchina, al molo Italia per una profondità di tre metri e in banchina Thaon de Revel per una profondità di due metri, saranno riservati ad area di servizio dei pescherecci, per lo svolgimento delle attività, il deposito di reti in uso, nonché il carico scarico dei materiali e del pescato. Lo prevede la nuova ordinanza firmata dal presidente Carla Roncallo. È fatto divieto ai non autorizzati di occupare anche temporaneamente le banchine e gli specchi acquei riservati ai pescherecci. Vietati anche il transito pedonale e l'occupazione delle aree, che dovranno essere opportunamente transennate con apposito cartello di "divieto di accesso ai non autorizzati". L'**autorità portuale** potrà nel caso accordare, per accertate necessità, dei permessi in deroga, a speciali condizioni e cautele. In particolare potrà essere consentito l'approdo temporaneo in eventuali tratti liberi di banchina esclusivamente a pescherecci in caso di emergenza, come condizioni meteo avverse o guasti, a seguito di autorizzazione. Le imbarcazioni che occuperanno abusivamente i tratti di banchina e le aree di servizio dei pescherecci, saranno oggetto di rimozione d'ufficio a spese degli interessati, senza escludere sanzioni. Gli utilizzatori della banchina dovranno provvedere a mantenere l'area in stato decoroso ed a sgomberarla e ripulirla da eventuali rifiuti, riparando i danni eventualmente effettuati. È vietato il deposito in banchina di rifiuti e materiali diversi dalle reti in uso. I mezzi di servizio ai pescherecci, per il trasporto del pescato, e quelli autorizzati per il carico scarico materiali potranno sostare solo per il tempo strettamente necessario. Il transito negli specchi d'acqua destinati ai pescherecci dovrà avvenire a passo d'uomo. Le nuove disposizioni abrogano le ordinanze precedenti, che risalgono rispettivamente al 2013 e del 2017. -



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Rumori, spunta un' altra memoria Fari puntati sul lavoro della Procura

Attesa per la fine del mese la relazione con i risultati della campagna fonometrica realizzata da Arpal E intanto la gente del Canaletto si sta attrezzando in autonomia: acquistati altri tre misuratori di decibel

LA SPEZIA Si profila una complessa partita giudiziaria, dall' epilogo imprevedibile, sui rumori dell' attività portuale che hanno portato gli abitanti dei quartieri del levante più 'esposti' a scendere sul sentiero di guerra. La novità è una seconda memoria presentata alla procura della Repubblica dall' avvocato Valentina Antonini che, rispetto alla prima - a quanto risulta - sarebbe molto più circostanziata e corredata di altri elementi utilizzabili a fini probatori. Il nodo resta infatti quello della definizione del tipo di reato da contestare a chi fosse individuato come eventuale responsabile degli sforamenti delle soglie di rumore fissate dalla legge. Un aspetto tutto da definire anche il secondo, tanto è vero che per ora risulta aperto solo un fascicolo contro ignoti. Dal punto di vista della configurazione del reato, oltre alla contestazione del 'getto pericoloso di cose', punito dall' articolo 674 del codice penale, è in ballo anche la più grave fattispecie dell' inquinamento ambientale (articolo 452 bis del codice). Ma potrebbero anche non essere le sole ipotesi di reato. Il legale che assiste il gruppo di abitanti decisi a far valere le proprie ragioni in sede giudiziaria, pur nell' inevitabile riserbo, lascia infatti intendere che potrebbero ravvisarsi anche altre tipologie di reato, per ora non meglio specificate. «Questi sono aspetti che rientrano nelle competenze dei magistrati - precisa l' avvocato Antonini -, che mi risulta stiano valutando la situazione con molta attenzione e scrupolo. Diciamo che la situazione è in continua evoluzione». Gli abitanti nel frattempo vanno avanti nella loro battaglia, attrezzandosi con nuovi strumenti. Negli ultimi giorni sono stati infatti acquistati tre nuovi apparecchi per la rilevazione dei decibel, strumenti non professionali - fanno sapere - ma tarati con gli stessi criteri, quindi in grado di fornire valutazioni molto attendibili. I rilevatori verranno piazzati su finestre e terrazzi nelle zone più esposte e dovranno registrare i livelli di rumorosità nell' arco della giornata, e soprattutto della notte. Ciascun apparecchio è accompagnato da un modulo da riempire con le generalità del 'controllore' e l' indicazione di orari precisi e punte di sfioramento. Questo non sarà sufficiente - ammette un portavoce degli abitanti - a dare valore di perizia tecnica ufficiale ma potrà offrire comunque un attendibile elemento probatorio di parte. Un peso ben diverso avranno invece i risultati delle rilevazioni fonometriche di Arpal. Fonti dell' Agenzia regionale per la protezione dell' ambiente, interpellata da 'La Nazione', riferiscono che il report verrà completato, come da accordi, entro la fine del mese e la relazione verrà consegnata in quella data a tutti gli enti preposti. Nel frattempo gli abitanti continuano a denunciare disagi, soprattutto di notte, sostenendo di aver rilevato con strumentazioni proprie livelli di rumorosità anche oltre i 70 decibel, quindi largamente al di sopra delle soglie fissate dalla legge, pur in assenza di traffico automobilistico. La battaglia, insomma, resta più che mai aperta e destinata a fare... molto rumore. Franco Antola © RIPRODUZIONE RISERVATA.

4 Fronte del porto
Rumori, spunta un'altra memoria Fari puntati sul lavoro della Procura
Attesa per la fine del mese la relazione con i risultati della campagna fonometrica realizzata da Arpal E intanto la gente del Canaletto si sta attrezzando in autonomia: acquistati altri tre misuratori di decibel

LA SPEZIA

Il livello dei rumori portuali è in continuo aumento. Un'attività portuale che ha portato gli abitanti dei quartieri del levante più 'esposti' a scendere sul sentiero di guerra. La novità è una seconda memoria presentata alla procura della Repubblica dall' avvocato Valentina Antonini che, rispetto alla prima - a quanto risulta - sarebbe molto più circostanziata e corredata di altri elementi utilizzabili a fini probatori. Il nodo resta infatti quello della definizione del tipo di reato da contestare a chi fosse individuato come eventuale responsabile degli sforamenti delle soglie di rumore fissate dalla legge. Un aspetto tutto da definire anche il secondo, tanto è vero che per ora risulta aperto solo un fascicolo contro ignoti. Dal punto di vista della configurazione del reato, oltre alla contestazione del 'getto pericoloso di cose', punito dall' articolo 674 del codice penale, è in ballo anche la più grave fattispecie dell' inquinamento ambientale (articolo 452 bis del codice). Ma potrebbero anche non essere le sole ipotesi di reato. Il legale che assiste il gruppo di abitanti decisi a far valere le proprie ragioni in sede giudiziaria, pur nell' inevitabile riserbo, lascia infatti intendere che potrebbero ravvisarsi anche altre tipologie di reato, per ora non meglio specificate. «Questi sono aspetti che rientrano nelle competenze dei magistrati - precisa l' avvocato Antonini -, che mi risulta stiano valutando la situazione con molta attenzione e scrupolo. Diciamo che la situazione è in continua evoluzione». Gli abitanti nel frattempo vanno avanti nella loro battaglia, attrezzandosi con nuovi strumenti. Negli ultimi giorni sono stati infatti acquistati tre nuovi apparecchi per la rilevazione dei decibel, strumenti non professionali - fanno sapere - ma tarati con gli stessi criteri, quindi in grado di fornire valutazioni molto attendibili. I rilevatori verranno piazzati su finestre e terrazzi nelle zone più esposte e dovranno registrare i livelli di rumorosità nell' arco della giornata, e soprattutto della notte. Ciascun apparecchio è accompagnato da un modulo da riempire con le generalità del 'controllore' e l' indicazione di orari precisi e punte di sfioramento. Questo non sarà sufficiente - ammette un portavoce degli abitanti - a dare valore di perizia tecnica ufficiale ma potrà offrire comunque un attendibile elemento probatorio di parte. Un peso ben diverso avranno invece i risultati delle rilevazioni fonometriche di Arpal. Fonti dell' Agenzia regionale per la protezione dell' ambiente, interpellata da 'La Nazione', riferiscono che il report verrà completato, come da accordi, entro la fine del mese e la relazione verrà consegnata in quella data a tutti gli enti preposti. Nel frattempo gli abitanti continuano a denunciare disagi, soprattutto di notte, sostenendo di aver rilevato con strumentazioni proprie livelli di rumorosità anche oltre i 70 decibel, quindi largamente al di sopra delle soglie fissate dalla legge, pur in assenza di traffico automobilistico. La battaglia, insomma, resta più che mai aperta e destinata a fare... molto rumore. Franco Antola © RIPRODUZIONE RISERVATA.

LA SPEZIA

Il livello dei rumori portuali è in continuo aumento. Un'attività portuale che ha portato gli abitanti dei quartieri del levante più 'esposti' a scendere sul sentiero di guerra. La novità è una seconda memoria presentata alla procura della Repubblica dall' avvocato Valentina Antonini che, rispetto alla prima - a quanto risulta - sarebbe molto più circostanziata e corredata di altri elementi utilizzabili a fini probatori. Il nodo resta infatti quello della definizione del tipo di reato da contestare a chi fosse individuato come eventuale responsabile degli sforamenti delle soglie di rumore fissate dalla legge. Un aspetto tutto da definire anche il secondo, tanto è vero che per ora risulta aperto solo un fascicolo contro ignoti. Dal punto di vista della configurazione del reato, oltre alla contestazione del 'getto pericoloso di cose', punito dall' articolo 674 del codice penale, è in ballo anche la più grave fattispecie dell' inquinamento ambientale (articolo 452 bis del codice). Ma potrebbero anche non essere le sole ipotesi di reato. Il legale che assiste il gruppo di abitanti decisi a far valere le proprie ragioni in sede giudiziaria, pur nell' inevitabile riserbo, lascia infatti intendere che potrebbero ravvisarsi anche altre tipologie di reato, per ora non meglio specificate. «Questi sono aspetti che rientrano nelle competenze dei magistrati - precisa l' avvocato Antonini -, che mi risulta stiano valutando la situazione con molta attenzione e scrupolo. Diciamo che la situazione è in continua evoluzione». Gli abitanti nel frattempo vanno avanti nella loro battaglia, attrezzandosi con nuovi strumenti. Negli ultimi giorni sono stati infatti acquistati tre nuovi apparecchi per la rilevazione dei decibel, strumenti non professionali - fanno sapere - ma tarati con gli stessi criteri, quindi in grado di fornire valutazioni molto attendibili. I rilevatori verranno piazzati su finestre e terrazzi nelle zone più esposte e dovranno registrare i livelli di rumorosità nell' arco della giornata, e soprattutto della notte. Ciascun apparecchio è accompagnato da un modulo da riempire con le generalità del 'controllore' e l' indicazione di orari precisi e punte di sfioramento. Questo non sarà sufficiente - ammette un portavoce degli abitanti - a dare valore di perizia tecnica ufficiale ma potrà offrire comunque un attendibile elemento probatorio di parte. Un peso ben diverso avranno invece i risultati delle rilevazioni fonometriche di Arpal. Fonti dell' Agenzia regionale per la protezione dell' ambiente, interpellata da 'La Nazione', riferiscono che il report verrà completato, come da accordi, entro la fine del mese e la relazione verrà consegnata in quella data a tutti gli enti preposti. Nel frattempo gli abitanti continuano a denunciare disagi, soprattutto di notte, sostenendo di aver rilevato con strumentazioni proprie livelli di rumorosità anche oltre i 70 decibel, quindi largamente al di sopra delle soglie fissate dalla legge, pur in assenza di traffico automobilistico. La battaglia, insomma, resta più che mai aperta e destinata a fare... molto rumore. Franco Antola © RIPRODUZIONE RISERVATA.

LA SPEZIA

Il livello dei rumori portuali è in continuo aumento. Un'attività portuale che ha portato gli abitanti dei quartieri del levante più 'esposti' a scendere sul sentiero di guerra. La novità è una seconda memoria presentata alla procura della Repubblica dall' avvocato Valentina Antonini che, rispetto alla prima - a quanto risulta - sarebbe molto più circostanziata e corredata di altri elementi utilizzabili a fini probatori. Il nodo resta infatti quello della definizione del tipo di reato da contestare a chi fosse individuato come eventuale responsabile degli sforamenti delle soglie di rumore fissate dalla legge. Un aspetto tutto da definire anche il secondo, tanto è vero che per ora risulta aperto solo un fascicolo contro ignoti. Dal punto di vista della configurazione del reato, oltre alla contestazione del 'getto pericoloso di cose', punito dall' articolo 674 del codice penale, è in ballo anche la più grave fattispecie dell' inquinamento ambientale (articolo 452 bis del codice). Ma potrebbero anche non essere le sole ipotesi di reato. Il legale che assiste il gruppo di abitanti decisi a far valere le proprie ragioni in sede giudiziaria, pur nell' inevitabile riserbo, lascia infatti intendere che potrebbero ravvisarsi anche altre tipologie di reato, per ora non meglio specificate. «Questi sono aspetti che rientrano nelle competenze dei magistrati - precisa l' avvocato Antonini -, che mi risulta stiano valutando la situazione con molta attenzione e scrupolo. Diciamo che la situazione è in continua evoluzione». Gli abitanti nel frattempo vanno avanti nella loro battaglia, attrezzandosi con nuovi strumenti. Negli ultimi giorni sono stati infatti acquistati tre nuovi apparecchi per la rilevazione dei decibel, strumenti non professionali - fanno sapere - ma tarati con gli stessi criteri, quindi in grado di fornire valutazioni molto attendibili. I rilevatori verranno piazzati su finestre e terrazzi nelle zone più esposte e dovranno registrare i livelli di rumorosità nell' arco della giornata, e soprattutto della notte. Ciascun apparecchio è accompagnato da un modulo da riempire con le generalità del 'controllore' e l' indicazione di orari precisi e punte di sfioramento. Questo non sarà sufficiente - ammette un portavoce degli abitanti - a dare valore di perizia tecnica ufficiale ma potrà offrire comunque un attendibile elemento probatorio di parte. Un peso ben diverso avranno invece i risultati delle rilevazioni fonometriche di Arpal. Fonti dell' Agenzia regionale per la protezione dell' ambiente, interpellata da 'La Nazione', riferiscono che il report verrà completato, come da accordi, entro la fine del mese e la relazione verrà consegnata in quella data a tutti gli enti preposti. Nel frattempo gli abitanti continuano a denunciare disagi, soprattutto di notte, sostenendo di aver rilevato con strumentazioni proprie livelli di rumorosità anche oltre i 70 decibel, quindi largamente al di sopra delle soglie fissate dalla legge, pur in assenza di traffico automobilistico. La battaglia, insomma, resta più che mai aperta e destinata a fare... molto rumore. Franco Antola © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

«Miglio blu? Sono solo clientele»

Italia Nostra picchia duro anche su moli e infrastrutture per le crociere e chiede una nuova pianificazione

di Franco Antola LA SPEZIA E' un dossier articolato, di cui si stanno definendo gli ultimi dettagli attraverso una serie di incontri che hanno coinvolto oltre Italia Nostra, promotrice del documento, anche il resto del fronte ambientalista, vale a dire Legambiente, Verdi ambiente e società e, a livello locale, il Coordinamento quartieri del levante. Si tratta di un'analisi, ma anche di un atto di accusa che mette in discussione le più recenti scelte in tema di sviluppo portuale. A cominciare dal nuovo molo crociere che - dicono gli ambientalisti - non è la risposta alle esigenze della città e alla volontà di vedere restituito alla comunità il suo mare. Ma non c'è solo questo. Dubbi e perplessità vengono sollevati anche rispetto alla scelta di ampliare le banchine nel quadro di un piano regolatore che dovrebbe essere profondamente rivisto. Fra le critiche mosse alle scelte più recenti, quella dei quattro accosti per il traffico crocieristico. «Una scelta assurda e sovradimensionata - tuona Luca Cerretti, presidente di Italia Nostra e capofila del dissenso -, rispetto alla quale ci si deve domandare a chi è funzionale. Non certo alla città e al turismo, visto che gli stessi obiettivi potrebbero essere raggiunti benissimo con tre accosti. E non lo dico solo io, dal momento che lo stesso assessore Sorrentino in sede di audizione in commissione, a suo tempo, aveva parlato di non più di tre accosti. E non dimentichiamo che il nuovo molo crociere anticipa un'altra rivoluzione, cioè la modifica dell'assetto del molo Italia che fa parte da più di 70 anni del panorama della città». Ma non ci sono solo accosti e nuovi moli nel mirino di Italia Nostra. Altrettanto netto il dissenso rispetto all'ampliamento del **porto** mercantile e alle scelte infrastrutturali che, dicono gli ambientalisti, devono essere riviste perché legate a una visione ormai datata, risalente agli anni '50. «Si parla tanto di consumo del territorio - incalza Cerretti - ma non si dice una parola sul consumo del mare legato alle nuove banchine. Sottrarre il mare alla città per noi è una scelta delittuosa, a meno che non si dimostri che si tratti di interventi necessari. Le nuove opere cancellano la memoria, per questo chiediamo un ripensamento». **Quindi, no su tutti i fronti?** «Chiariamo: noi non siamo iscritti al partito del no a prescindere. Diciamo solo che occorre rivedere certe scelte e rimettere mano agli strumenti di pianificazione ormai superati. Perché ostinarci su obiettivi irraggiungibili? Il dubbio è che si voglia alimentare clientele politiche dal respiro corto. Non diciamo no a tutto, chiediamo che siano rinnovati gli strumenti di pianificazione, che è cosa molto diversa. Qualcuno pensa che siano perfetti, ma le prove dicono che così non è, basta considerare il problema delle emissioni e dei rumori». **A proposito di rumori, quale è il vostro ruolo nella battaglia degli abitanti per il contenimento dell'inquinamento acustico?** «Solidarizziamo con loro, sostenendo le loro istanze sacrosante. Su questo tema ci domandiamo anche quanto è costata la barriera anti rumore che ha fatto cilecca. Quella in costruzione, secondo noi, ha più la valenza di un intervento di arredo che altro».



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

E il 'Miglio blu'? «E' un' opera presentata come funzionale alla mobilità alternativa ma a noi pare piuttosto un maquillage per la cantieristica, che viene incontro solo alle esigenze di quella clientela, con l' impiego di 5 milioni di risorse pubbliche. Altri gli interventi che servono: manutenzione del verde, collegamenti, tutela dell' assetto idrogeologico, sentieristica».

Ravenna e Dintorni

Ravenna

PORTO

Rimozione relitto Berkan B, due offerte per il bando da 9 milioni: una è di Micoperi

Il mercantile turco è semiaffondato nel canale Piomboni a causa degli errori commessi durante lo smantellamento

Sono due le offerte arrivate all' Autorità portuale di Ravenna per aggiudicarsi i lavori di rimozione del relitto del mercantile turco Berkan B parzialmente affondato nel canale Piomboni a ridosso della banchina della penisola Trattaroli. La base d' asta del bando di gara, chiuso il 25 ottobre, era 9 milioni di euro, con offerte al ribasso. L' apertura delle buste è già avvenuta e gli uffici di via Antico Squero stanno valutando le offerte. Una è della ravennate Micoperi di Silvio Bartolotti, in Rti con Isolfin e Albatros, e l' altra è della Mg Demolition di Malta. L' aggiudicazione è attesa nelle prossime settimane per iniziare le operazioni entro Natale. In tema di recupero di relitti in mare Mico peri, come noto, guadagnò visibilità planetaria con la missione all' isola del Giglio per sollevare e rimuovere la Costa Concordia, nave da crociera da cinquemila persone, naufragata a gennaio 2012 nell' arcipelago toscano causando 32 morti. Per quanto riguarda invece la maltese Mg si tratta di un altro colosso del settore che scende in campo in autonomia. Sulla situazione della motonave hanno fatto il punto **Daniele** Rossi e Fabio Maletti, presidente e direttore tecnico di Ap, a margine della riunione conviviale del club Propeller il 30 ottobre. Il presidente con il solito tono pacato e pesando bene le parole ha voluto esternare la sua amarezza: «Le analisi dei periti della procura, condivise con i nostri, dicono che non c' è inquinamento generato dalla Berkan B ma solo un limitato fenomeno di contaminazione, ben contenuto dalle panne disposte attorno al relitto».

Nel terzo trimestre il traffico delle merci movimentato dal porto di Ravenna è diminuito del -7,5%

In calo sia le merci varie (-15,0%) sia le rinfuse solide (-1,9%) che le rinfuse liquide (-4,4%) Nel terzo trimestre di quest' anno il traffico delle merci movimentato dal **porto** di **Ravenna** è diminuito del -7,5% scendendo a 6,18 milioni di tonnellate rispetto a 6,68 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre del 2018. Il calo è stato determinato principalmente dalla riduzione del -8,9% dei carichi allo sbarco che hanno totalizzato 5,13 milioni di tonnellate, mentre la flessione delle merci in uscita dal **porto** è stata più contenuta essendo state imbarcate sulle navi 1,05 milioni di tonnellate di carichi (-0,6%). Complessivamente le merci varie sono ammontate a 2,25 milioni di tonnellate (-15,0%), con una crescita del +11,7% delle merci containerizzate attestatesi a 601mila tonnellate, per una movimentazione dei contenitori pari a 57mila teu (+10,4%), e con contrazioni rispettivamente del -4,7% del -26,2% dei rotabili e delle altre merci varie scese a 412mila tonnellate e 1,24 milioni di tonnellate. Le rinfuse solide sono state 2,78 milioni di tonnellate (-1,9%), di cui 1,19 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (-11,4%), 650mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (+20,1%), 494mila tonnellate di cereali (-11,9%), 29mila tonnellate di carboni fossili e ligniti (+258,8%), 30mila tonnellate di prodotti metallurgici (-16,7%), 12mila tonnellate di prodotti chimici (traffico assente nel terzo trimestre del 2018) e 338mila tonnellate di altre rinfuse secche (-0,2%). Le rinfuse liquide sono ammontate a 1,14 milioni di tonnellate (-4,4%), incluse 521mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-6,4%), 106mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-2,9%), 200mila tonnellate di prodotti chimici (-0,5%), 41mila tonnellate di petrolio grezzo (-29,4%) e 274mila tonnellate di altri carichi liquidi (+1,6%). Nel settore delle crociere il traffico è stato di oltre mille passeggeri (-60,9%). Nei primi nove mesi di quest' anno il traffico totale delle merci è stato di 19,51 milioni di tonnellate, con una flessione del -1,5% sullo stesso periodo del 2018, di cui 16,65 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-1,9%) e 2,86 milioni di tonnellate all' imbarco (+0,5%). Le merci varie sono state 7,98 milioni di tonnellate (-1,1%), di cui 1,85 milioni di tonnellate di merci in container (+4,6%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 167mila teu (+3,1%), 1,21 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (-2,3%) e 4,92 milioni di tonnellate di altre merci varie (-2,9%). Le rinfuse solide e quelle liquide sono diminuite rispettivamente del -1,4% e del -2,6% scendendo a 8,12 milioni e 3,42 milioni di tonnellate. Il traffico crocieristico è stato di 10mila passeggeri (-36,4%).

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

7 novembre 2019

Nel terzo trimestre il traffico delle merci movimentato dal porto di Ravenna è diminuito del -7,5%

In calo sia le merci varie (-15,0%) sia le rinfuse solide (-1,9%) che le rinfuse liquide (-4,4%)

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Ravenna è diminuito del -7,5% scendendo a 6,18 milioni di tonnellate rispetto a 6,68 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre del 2018. Il calo è stato determinato principalmente dalla riduzione del -8,9% dei carichi allo sbarco che hanno totalizzato 5,13 milioni di tonnellate, mentre la flessione delle merci in uscita dal porto è stata più contenuta essendo state imbarcate sulle navi 1,05 milioni di tonnellate di carichi (-0,6%).

Complessivamente le merci varie sono ammontate a 2,25 milioni di tonnellate (-15,0%), con una crescita del +11,7% delle merci containerizzate attestatesi a 601mila tonnellate, per una movimentazione dei contenitori pari a 57mila teu (+10,4%), e con contrazioni rispettivamente del -4,7% del -26,2% dei rotabili e delle altre merci varie scese a 412mila tonnellate e 1,24 milioni di tonnellate. Le rinfuse solide sono state 2,78 milioni di tonnellate (-1,9%), di cui 1,19 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (-11,4%), 650mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (+20,1%), 494mila tonnellate di cereali (-11,9%), 29mila tonnellate di carboni fossili e ligniti (+258,8%), 30mila tonnellate di prodotti metallurgici (-16,7%), 12mila tonnellate di prodotti chimici (traffico assente nel terzo trimestre del 2018) e 338mila tonnellate di altre rinfuse secche (-0,2%). Le rinfuse liquide sono ammontate a 1,14 milioni di tonnellate (-4,4%), incluse 521mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-6,4%), 106mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-2,9%), 200mila tonnellate di prodotti chimici (-0,5%), 41mila tonnellate di petrolio grezzo (-29,4%) e 274mila tonnellate di altri carichi liquidi (+1,6%). Nel settore delle crociere il traffico è stato di oltre mille passeggeri (-60,9%).

Nei primi nove mesi di quest'anno il traffico totale delle merci è stato di 19,51 milioni di tonnellate, con una flessione del -1,5% sullo stesso periodo del 2018, di cui 16,65 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-1,9%) e 2,86 milioni di tonnellate all'imbarco (+0,5%). Le merci varie sono state 7,98 milioni di tonnellate (-1,1%), di cui 1,85 milioni di tonnellate di merci in container (+4,6%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 167mila teu (+3,1%), 1,21 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (-2,3%) e 4,92 milioni di tonnellate di altre merci varie (-2,9%). Le rinfuse solide e quelle liquide sono diminuite rispettivamente del -1,4% e del -2,6% scendendo a 8,12 milioni e 3,42 milioni di tonnellate. Il traffico crocieristico è stato di 10mila passeggeri (-36,4%).

Barbera: Non è messo in discussione il diritto di trasferirsi di Tco

Anteprima della trasmissione Fronte del porto di Granducato Tv

Redazione

LIVORNO Federico Barbera, presidente Assimprese e Fise Uniport, ribadisce, nell'anteprima della trasmissione Fronte del porto, che Livorno terminal toscano (Ltt) è pronto a subentrare se ci fossero ripensamenti o impedimenti da parte di Terminal calata Orlando (Tco), ma che il diritto di trasferirsi di Tco non è messo in discussione. Fronte del porto andrà in onda stasera alle 19.50 su Granducato Tv, canale 14 del digitale terrestre, condotto da Silvia Meccheri.



Rtc: «Per i container è illegittimo l' uso dei moli 24 e 25 sud»

Dopo un lungo silenzio interviene il concessionario del traffico che contesta la scelta dell' Authority: «Vanno rispettate le regole»

I PROBLEMI DEL PORTO «Ok alla collaborazione per l' interporto, ma sui moli si rispettino le regole». Roma Terminal Container rompe il silenzio. Dopo oltre un anno dall' inizio della vertenza con Cfft per lo scarico della frutta esotica, il terminalista dei container che fa capo al gruppo Msc interviene chiarendo la propria posizione. E lo fa attraverso le parole del consigliere di amministrazione Paolo Maccarini. **L' Adsp ha già promosso due incontri per arrivare a un accordo tra Rtc e Cfft finalizzato ad aumentare il traffico delle merci in container, c' è questa possibilità e qual è la posizione del gruppo Rtc su un maggior utilizzo dell' Interporto?** «Sull' argomento si è creata parecchia confusione. L' incontro al quale hanno partecipato anche altri interporti è stato estremamente positivo perché ci ha permesso di manifestare la nostra volontà di collaborare per la crescita dello scalo, favorendo le connessioni e i flussi di merci con gli Interporti. Penso non solo ai flussi di merci, ma anche al mantenimento dei livelli occupazionali. Per questo siamo non solo disposti ma felici di avviare collaborazioni in tal senso, collaborazione dalla quale auspichiamo tutti i soggetti possano trarre benefici». Cosa pensa Rtc della recente autorizzazione all' utilizzo delle banchine pubblica rilasciata dall' Authority? «Abbiamo appreso dagli organi di stampa l' avvenuta autorizzazione all' utilizzo dei moli 24 e 25. Naturalmente non conosciamo i dettagli e l' ampiezza di tale autorizzazione, che riguarda Cfft. Tuttavia, per noi è essenziale ribadire il concetto che non è importante cosa è contenuto nei contenitori, ma l' utilizzo delle banchine e come viene svolto il lavoro che noi riteniamo completamente illegittimo, oltre che dannoso». **Perché illegittimo e dannoso?** «Illegittimo perché non possiamo accettare una situazione contraria a tutti i principi del diritto portuale sulle banchine. Rimaniamo fiduciosi che la sentenza del Tar ristabilisca la legalità: chi vuole esercitare un' attività deve farlo in un' area deputata all' esercizio di quella attività, la cui assegnazione avviene tramite bando di gara e può farlo solo attraverso lo strumento della concessione portuale ex articolo 18 e non utilizzando un' area pubblica in modo non disciplinato. E' inoltre dannoso per due motivi: mina la certezza del diritto, un presupposto fondamentale per tutti coloro che hanno investito o avranno intenzione di investire nello scalo. Incertezza sulla applicazione della legge portuale significa allontanare potenziali investitori e non è un segnale positivo per il futuro dello scalo. L' utilizzo delle banchine disordinato non è un segnale positivo, ma potrebbe causare danni molto gravi all' intera comunità». **Perché Rtc non ha raggiunto i livelli di traffici previsti dalla concessione? Ad oggi dei 300 mila teus previsti ne vengono scaricati circa 50 mila, molti dei quali vuoti?** «Su questo argomento si è fatta nel corso degli anni parecchia disinformazione. Innanzitutto nei numeri: quest' anno il terminal di Civitavecchia movimenterà oltre 100 mila Teus. E i traffici, nonostante



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

tutte le vicissitudini, in primis la vicenda Cfft, sono cresciuti oltre il 10 per cento. Negli anni si è parlato molto delle potenzialità del porto, ma dobbiamo constatare la realtà: Civitavecchia non ha nel suo retroporto un tessuto industriale sufficientemente sviluppato, quindi ha volumi in esportazione molto contenuti. Inoltre non ha una rete stradale e ferroviaria adeguata per servire i centri di distribuzione, per cui anche le merci in importazione trovano più efficiente ed economico andare in porti limitrofi. Civitavecchia è a oggi un' opera incompiuta: dovremmo avere dei fondali di accesso che non ci sono, dei collegamenti stradali e ferroviari che erano previsti all' inizio degli anni 2000 e che a oggi non esistono, per cui la merce decide di andare dove l' accessibilità ai mercati è migliore e a più basso costo. E' chiaro che noi cercheremo sempre di fare il massimo, ma non è facile in questo contesto mantenere e incrementare i traffici». Critina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp: arriva l'atto di pignoramento verso terzi

Nuovo round del contenzioso con Compagnia porto che reclama i circa 10 milioni riconosciuti dal lodo arbitrale. Il presidente di Majo: «Inopportuno il tentativo di esecuzione iniziato dalla società»

CIVITAVECCHIA - Non c'è pace a Molo Vespucci. Una nuova tegola si è infatti abbattuta sulle casse dell'ente che, considerate le dichiarazioni del presidente Francesco Maria di Majo, forse proprio non si aspettava questa mossa da parte di Compagnia porto di Civitavecchia, la società ex concessionaria della Darsena Grandi Masse. Il contenzioso tra la Compagnia e l'Authority, infatti, si è fatto oggi concreto, alla luce del lodo arbitrale - impugnato da Molo Vespucci - che aveva riconosciuto al gruppo Gavio circa 9,5 milioni di euro. Lodo dichiarato esecutivo a giugno con Molo Vespucci che, entro 120 giorni e quindi entro il 23 ottobre, avrebbe dovuto corrispondere alla società gli oltre 9,5 milioni di euro. Compagnia porto ha quindi notificato, senza effetto, un atto di precetto all'Adsp concedendo dieci giorni di tempo. A quel punto, il 5 novembre scorso, è arrivato l'atto di pignoramento presso terzi da parte del Tribunale cittadino. Si tratta di una ventina di società, imprese, agenzie marittime di cui l'Authority è creditrice. Una esecuzione forzata, tra società, conti correnti, depositi bancari e titoli dell'Adsp, fino alla concorrenza di circa 16 milioni, pari all'ammontare della somma precettata aumentata della metà. «Riteniamo alquanto inopportuno - commenta il presidente Francesco Maria di Majo - il tentativo di esecuzione iniziato dalla Compagnia Porto di Civitavecchia tenuto conto della impugnazione dei lodi arbitrari avanti la Corte di Appello di Roma e dell'imminente discussione della sospensione della esecutività degli stessi alla prossima udienza del 21 novembre fissata per le ore 11,30. Riteniamo, inoltre, invalido il precetto in quanto viziato da gravi errori e a tal fine, presenteremo a breve opposizione anche all'esecuzione». (07 Nov 2019 - Ore 07:02)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Risso lascia l' Adsp: decisione ufficializzata al comitato di gestione

CIVITAVECCHIA - È stata ufficializzata questa mattina al comitato di gestione la decisione di Paolo Risso di lasciare l' incarico di dirigente amministrativo dell' **Adsp**; incarico strategico e delicato che rimane vacante già da oggi. Risso nei prossimi giorni depositerà una lettera in cui spiegherà tutti i motivi. Ci sarebbero infatti diversi problemi alla base della sua decisione. (07 Nov 2019 - Ore 20:01)



Spiagge e lidi, Assobalneari preoccupata: concessioni ancora ferme

Le concessioni balneari sono state prorogate per 15 anni con una precisa disposizione contenuta nella legge di Bilancio del 30 dicembre 2018 ma gli uffici demaniali ancora non si sono attivati per i rinnovi: l' Assobalneari Campania, presieduta dall' architetto Antonio Cècoro, ha inviato una sollecitazione all' **Autorità Portuale** di Napoli e agli uffici del Demanio Marittimo dei Comuni costieri nelle provincie di Napoli, Caserta e Salerno. Ogni ulteriore indugio può comportare seri danni economici ai titolari di regolari concessioni balneari; l' Assobalneari ricorda che la legge intende garantire tutela e custodia delle coste italiane affidate in concessione quali risorse turistiche fondamentali per il Paese nonché tutelare reddito alle imprese in grave crisi per i danni subiti dai cambiamenti climatici ed eventi calamitosi straordinari. Gli uffici sono invitati ad attivarsi e rispondere in modo "sollecito e uniforme" alle istanze dei concessionari rilasciando le copie dei titoli concessori che devono consentire il rinnovo fino a tutto il 31 dicembre 2033. Onde evitare equivoci e ritardi, Assobalneari ha inviato agli uffici la nota emessa del Ministero il 3 settembre scorso, e la sentenza del Consiglio di Stato (n.07258 del 24 ottobre scorso in merito alla legittima applicazione della proroga.

Industriali e ministro Amendola confronto sugli scenari mediterranei

LO SVILUPPO Questione Sud e potenzialità. Il 13 novembre ci sarà un confronto nella Cappella Palatina della Reggia. Al centro ci saranno il ministro per gli Affari Europei, Vincenzo Amendola che sarà a Caserta, mercoledì 13 novembre, per partecipare all'incontro in programma alla Cappella Palatina della Reggia, nell'ambito dell'iniziativa «I Giorni del Sud - Il Mezzogiorno incontra il Marocco», organizzata dall'Unione Industriali di Napoli, da Confindustria Caserta e dalla Fondazione per la sussidiarietà. In realtà, iniziative per trasferire lo sviluppo continentale verso uno scambio via mare c'è già in programma. Per riannodare le fila di un dialogo più efficace e produttivo nelle diverse aree del Mediterraneo serve un nuovo protagonismo da parte del Sud Italia. E Confindustria ha scelto il Marocco quale partner privilegiato per favorire in modo reciproco nuove opportunità di lavoro e di crescita nei due territori. Intanto, la tavola rotonda di mercoledì, avrà come tema il ruolo da protagonista del Sud Italia nel bacino del Mediterraneo e che sarà moderata dal direttore del «Corriere del Mezzogiorno», Enzo D'Errico, vedrà la presenza dell'ex ministro della Coesione Territoriale e del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, del presidente del Centro Studi «Meseuro» per l'Europa del Mediterraneo, Mario Mauro, del segretario generale dell'Assemblea Parlamentare del Mediterraneo, Sergio Piazzi, e del presidente dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito; interverrà anche il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. A concludere i lavori saranno il presidente di Confindustria Caserta, Luigi Traettino, il presidente dell'Unione Industriali di Napoli, Vito Grassi, e il presidente della Fondazione per la Sussidiarietà, Giorgio Vittadini. L'iniziativa partirà però martedì 12 novembre: «I Giorni del Sud» sarà infatti di scena a Napoli, a Castel dell'Ovo, con due momenti di confronto, alle 9,30 e alle 14,30. Tra i presenti il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli e il presidente della delegazione Ue-Maghreb del Parlamento Europeo, Andrea Cozzolino. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Via ai Giorni del Sud: Marocco ospite della prima edizione (a Castel dell' Ovo e alla Reggia di Caserta)

In arrivo la prima edizione dell' iniziativa "I Giorni del Sud", promossa da Unione Industriali Napoli, Confindustria Caserta e Fondazione per la Sussidiarietà: incontri, dialoghi e approfondimenti tra diversi attori della vita economica, sociale, istituzionale e culturale dei Paesi del Mediterraneo. Si svolgerà in due giorni, ogni anno, tra Napoli e Caserta, con lo scopo di accrescere il potenziale culturale e produttivo delle diverse aree di interesse. Ogni anno l' evento sarà caratterizzato dalla presenza di un Paese dell' area del Mare Nostrum. La due giorni prevede sessioni in plenaria e incontri b2b con stakeholder del Paese ospite e operatori commerciali e culturali del Mezzogiorno. La prima edizione, martedì 12 (Castel dell' Ovo) e mercoledì 13 novembre 2019 (Reggia di Caserta), ospiterà il Marocco. "Relazioni sempre più intense tra regioni nel mondo globalizzato, una congiuntura difficile che richiede nuove prospettive e la possibilità di fruire di sistemi di comunicazione sviluppati - è scritto nella nota di presentazione dell' evento -, fanno di questi anni il momento adatto per un cambio di passo nell' economia delle regioni meridionali italiane. Occorre a questo scopo tornare a considerare il Sud Italia come il centro di una delle aree di maggiore interesse al mondo - quella del bacino del Mediterraneo - e non come una periferia. La storia ci ha lasciato in eredità un fatto: non vi può essere sviluppo del Mezzogiorno senza che esso sia punto di riferimento nel Mediterraneo, come non può esservi sviluppo equilibrato del Mediterraneo senza protagonismo del Mezzogiorno in Italia e in Europa". In particolare, i

Paesi nordafricani, tra i più giovani al mondo, sono molto motivati a perseguire il loro sviluppo attraverso l' istruzione e la creazione di nuove imprese. Il Sud Italia può contribuire a questo loro obiettivo che è anche quello di formare una classe dirigente e una nuova imprenditorialità. Instaurare una sistematica collaborazione tra le imprese costituisce un innegabile vantaggio per entrambi i Paesi. Nulla però può avvenire se "dal basso" non rinasce un soggetto che desidera costruire, rischiare, imparare. La due giorni ha, in fondo, lo scopo di valorizzare questo desiderio di protagonismo imprenditoriale e di offrire strumenti operativi perché esso possa realizzarsi". Il Programma Aprirà i lavori della prima giornata a Castel dell' Ovo il sindaco di Napoli Luigi de Magistris . Seguirà la tavola rotonda "Italia e Marocco uniti per lo sviluppo", con introduzione e conclusioni del presidente di Unione Industriali Napoli Vito Grassi . Interverranno: Yasmina Sbihi , head of representative office Italy Agenzia Marocchina per lo Sviluppo degli Investimenti e delle Esportazioni (Amdie); Driss Benhima , imprenditore; Abir Lemseffer , direttore generale di Foodex-Marocco; Letizia Moratti , presidente dei E4Impact, Andrea Toselli , ceo di Pwc. Moderatore: Conchita Sannino , giornalista di Repubblica. Alle ore 12.00 prenderà il via la prima sessione di Connex Marocco, con incontri b2b tra operatori del Marocco e imprese italiane. Il pomeriggio della prima giornata si aprirà con la tavola rotonda "La visione politica", in collaborazione con Intergruppo Parlamentare per la Sussidiarietà. Dopo l' apertura dei lavori da parte del presidente di Unione Industriali Napoli Vito Grassi, si terrà l' intervento introduttivo del direttore del Mattino, Federico Monga . Interverranno: Andrea Cozzolino , presidente della delegazione Ue-Maghreb del Parlamento Europeo; Giulio Centemero , co-chair of the Economic Panel of the Parliamentary Assembly of Mediterranean; Massimo Garavaglia , Deputato; Maurizio Lupi , Presidente Intergruppo parlamentare per la Sussidiarietà; Luigi Marattin , deputato; Pina Picierno , Eurodeputata; Ettore Rosato , vicepresidente Camera dei Deputati. Moderatore: Pietro Marzano , Club del Sussidiario, Socio Grale Spin-off. Seguirà l' intervento del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli . Concluderanno: Vito Grassi, presidente Unione Industriali Napoli; Luigi Traettino , presidente Confindustria Caserta. Nel corso del pomeriggio,



Ildenaro.it

Napoli

la Delegazione marocchina visiterà l'azienda Laminazione Sottile, attiva, da oltre 90 anni, nella lavorazione di prodotti in alluminio. *** I lavori della seconda giornata alla Reggia vanvitelliana saranno aperti dai saluti del Sindaco di Caserta Carlo Marino e dall'introduzione del Presidente di Confindustria Caserta Luigi Traettino. Seguirà l'intervento del Presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca. E' poi prevista la tavola rotonda "Educazione e lavoro", introdotta dal Presidente Fondazione per la Sussidiarietà Giorgio Vittadini. Interverranno: Alberto Carotenuto, rettore dell'Università degli Studi "Parthenope"; Alberto De Toni, presidente Fondazione Crui e direttore scientifico Cuo Business School; Adriano Giannola, presidente Svimez; Gaetano Manfredi, rettore Università degli Studi di Napoli "Federico II"; Giuseppe Paolisso, Rettore Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli". Moderatore: Enzo D'Errico, Direttore del "Corriere del Mezzogiorno". Seguirà la presentazione di una Case History di successo, con l'intervento del presidente Gruppo Proma Italia ed Estero Nicola Giorgio Pino. La seconda parte della mattinata sarà caratterizzata da un dibattito sul tema "Le prospettive nelle relazioni tra Italia, Europa e Marocco". Intervistati dal direttore del Corriere del Mezzogiorno Enzo D'Errico, interverranno: Vincenzo Amendola, ministro per gli Affari europei; Mario Mauro, presidente Centro studi Meseuro per l'Europa del Mediterraneo; Sergio Piazzi, segretario generale Assemblea Parlamentare del Mediterraneo; Pietro Spirito, presidente **Autorità di Sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale. Concluderanno i lavori il Presidente di Unione Industriali Napoli Vito Grassi, il Presidente di Confindustria Caserta Luigi Traettino, il presidente Fondazione per la Sussidiarietà Giorgio Vittadini. "I Giorni del Sud" avranno termine con delle visite guidate ad alcune aziende espressione dell'eccellenza produttiva del territorio.

Siluro del Pd a Spirito sullo sciopero dell' anno scorso

Genova - Siluro del Pd contro il presidente dei porti di Napoli e Salerno, Pietro Spirito. Il deputato Alberto Pagani ha di nuovo preso carta e penna e ha scritto un' interrogazione al ministro compagno di partito, Paola De Micheli. Dopo Moby, nel mirino dell' onorevole, è finito lo sciopero di maggio dell' anno scorso nel porto napoletano. Ecco il testo: Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Per sapere, premesso che: nei porti italiani, la fornitura di mano d' opera temporanea viene fornita esclusivamente dall' impresa autorizzata in base all' articolo 17 della legge n. 84 del 1994, e nel porto di Napoli dalla Cooperativa Culp (Compagnia Unica lavoratori portuali di Napoli); con nota dell' aprile 2018 inviata come primo indirizzo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ad altri indirizzi, la Culp di Napoli ha segnalato che il 5 aprile 2018, presso l' area portuale di Napoli in concessione alla società So.Te.Co. (autorizzata ex articolo 16 della legge n. 84 del 1994) e concessionaria di area portuale ai sensi dell' articolo 18 della medesima legge), venivano effettuate operazioni portuali, così come individuate dall' articolo 16 della legge n. 84 del 1994, da parte di personale dipendente dalla società Co.Na.Te.Co. (anch' essa autorizzata ex articolo 16 e concessionaria di area portuale ai sensi dell' articolo 18), utilizzando mezzi meccanici appartenenti alla società Turi Transport, anch' essa autorizzata ex articolo 16, il cui personale era in quel momento in stato di sciopero; nella stessa nota si sostiene che il personale impiegato per effettuare le operazioni portuali proveniva dalla società Co.Na.Te.Co. e ha operato in sostituzione del personale in stato di sciopero della società Turi Transport. La nota della Culp segnala altresì che dette prestazioni lavorative sarebbero state autorizzate dal presidente dell' **Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno centrale tramite email e che nel turno pomeridiano della stessa giornata le operazioni portuali sono proseguite mediante l' impiego di personale della società World Logistis srl che, pur non essendo ancora autorizzata ufficialmente a operare nel porto di Napoli ex articolo 16, illegittimamente prestava l' attività lavorativa mediante l' impiego di proprio personale, utilizzando i mezzi meccanici della Turi Transport, per sopperire alla carenza di personale della medesima società a causa dello sciopero; ove ciò fosse confermato le società sopraddette, l' **Autorità di sistema** portuale e il suo presidente, avrebbero commesso plurime illegittimità, oltre alla gravissima lesione del diritto di sciopero dei lavoratori favorendone l' illegale sostituzione con altri lavoratori, circostanza non scusabile e, ad avviso dell' interrogante inammissibile da parte dell' **Autorità di sistema** portuale che rappresenta lo Stato e deve garantire innanzitutto il rispetto delle leggi; inoltre tale illegittima autorizzazione dell' **Autorità di sistema** portuale ha provocato una sleale concorrenza verso la Culp, nonché un mancato avviamento al lavoro del proprio personale con un conseguente danno anche alle casse dello Stato e dell' Inps, in quanto, per il personale non impegnato la Culp ha dovuto far ricorso all' IMA (indennità di mancato avviamento al lavoro), posta a carico della stessa Inps. Infine l' **Autorità di sistema** portuale avrebbe consentito, in violazione del comma 7 dell' articolo 18 della legge n. 84 del 1994, ad un concessionario di un terminal contenitori Co.Na.Te.Co., di operare con proprio personale nell' area di un altro concessionario So.Te.Co. -: se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti denunciati e, ove essi trovino conferma, se e quali iniziative intenda assumere nei confronti dell' **Autorità di sistema** portuale che a Napoli dovrebbe rappresentare lo Stato e agire, in primis, per la difesa della legalità.



Brindisi Report

Brindisi

Un rischio in meno per la città, ma sulla logistica forti ritardi

I carri cisterna con i prodotti chimici passeranno all'esterno. Le altre questioni aperte al porto

MARCELLO ORLANDINI

BRINDISI - Non hanno avuto né iter veloci né binari preferenziali i progetti destinati a migliorare la logistica delle merci su ferrovia a Brindisi. Troppo lungo e complesso il riepilogo dei ritardi e degli intoppi (e dei tagli), che hanno interessato e interessano la bretella tra zona industriale, le aree portuali, e lo snodo di Tutturano sulla linea Lecce-Bari. Il cartello "lavori in corso" è esposto dalla seconda metà dello scorso decennio. La notizia che finalmente si stia risolvendo uno dei problemi che ridurranno uno dei fattori di rischio cui è esposta la città di Brindisi da oltre mezzo secolo, vale a dire l'attraversamento - e spesso anche la sosta - dell'area urbana e della stazione ferroviaria da parte di convogli di carri cisterna con i prodotti del petrolchimico ma non solo, costituiti da gas liquefatti (propilene, Gpl ed altri), non può che essere accolta con soddisfazione. Il fatto che per risolvere uno degli intoppi, vale a dire la questione dell'attraversamento della linea del gasdotto Snam che deve compiere la linea che servirà anche il petrolchimico, si debba ricorrere alla fermata di alcune settimane della fabbrica, con la serie di procedure tecniche non semplici né brevi che ciò comporta senza considerare altri aspetti economici, rende bene l'idea che sugli iter non pesano solo gli aspetti normativi e burocratici. Attendiamo anche il completamento della bretella tra le banchine del porto di Brindisi e la linea Lecce-Bari, di cui potranno avvalersi in un futuro non lontano - questa è l'altra speranza - anche le aree retroportuali che la città potrebbe mettere in campo per offrire convenienze e soluzioni ai grandi operatori internazionali. Attendiamo lo sblocco dei progetti che riguardano il porto per poter dare un senso e

merci soprattutto alle nuove infrastrutture ferroviarie. Bisogna capire perché negli uffici del Comune di Brindisi siano fermi tanti interventi, tanti pareri, dall'infopoint per i passeggeri alle aree di sosta attrezzate per passeggeri, auto e Tir esterne ed interne alla zona doganale di Costa Morena - Punta delle Terrare, con i finanziamenti dell'Interreg Italia-Grecia già in cassaforte e in attesa di essere impiegati. Il trasporto delle merci infatti trova forti convenienze anche nelle autostrade del mare. E l'abbattimento dell'impatto ambientale delle navi si riduce con il passaggio alla propulsione a gas delle turbine, mentre è l'energia elettrica quella che muove i treni verdi. Perché Brindisi non deve accettare l'offerta - già formulata - di realizzazione di un terminal di Gnl per le navi e i Tir? Perché non decide di rimettersi in corsa sfruttando la logistica del futuro? Da dove spera di ricavare i posti di lavoro, lo sviluppo? Nel futuro c'è anche l'intenzione dell'**Autorità di sistema portuale**, per restare nel campo della logistica delle merci e della riduzione dei rischi industriali, di riprendere il famoso progetto di raddoppio del molo gasiere del petrolchimico consortile, per poter spostare fuori dal porto commerciale le attività di scarico e carico dei gas. Anche questa opera dovrà confrontarsi con opposizioni, ritardi nei pareri, eccetera?

È IL MOMENTO DELLA SUPER FIBRA

BRINDISIREPORT Economia

Un rischio in meno per la città, ma sulla logistica forti ritardi

I carri cisterna con i prodotti chimici passeranno all'esterno. Le altre questioni aperte al porto

Marcello Orlandini

I più letti di oggi

1 Porto di Brindisi, salendo le scale, una volta arrivati in cima...

2 Porto di Brindisi, entro lo scorso gennaio tra il 2021 e il 2022...

3 È una politica, istituzioni, sindacati, comitati. "Noi al momento"?

4 Proliferazione: l'arrivo generale del 10 novembre e il 10 dicembre...

ProntoPro
Cerca il Personal Trainer di tua scelta

Sei un Personal Trainer?
Trova nuovi clienti vicino a te!

Zone economiche speciali seminario in Confindustria

OGGI ORE 15 n Confindustria Foggia ha organizzato il seminario tecnico "Zes: istruzioni per l' uso; procedure e benefici" in programma questo pomeriggio inizio alle ore 15 presso la sala convegni "Fantini" (Foggia, Via Valentini Vista Franco 1 - 4° piano). Il programma dei lavori prevede i saluti di apertura di Gianni Rotice, presidente Confindustria Foggia, e l' introduzione di Pio de Girolamo, presidente Sezione Terziario Confindustria Foggia. Seguiranno gli interventi di: Francesco Scialpi, dell' Università degli Studi di Bari ("Normativa - Ruolo Comuni - Procedure di accesso - Benefici"); Eliseo Zanasi, presidente Fondazione Mezzogiorno Sud Orientale ("Il ruolo della fondazione per il sostegno delle Zes"); Maurizio Carmeno, segretario generale Cgil Foggia ("Le Organizzazioni Sindacali per lo sviluppo delle Zes"); Donato Toma, presidente Regione Molise ("Attuazione delle Zes in Molise e sinergie con la Puglia"). Concluderà i lavori Ugo Patroni Griffi, presidente **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale. «La concreta operatività delle Zone Economiche Speciali - si legge - costituisce un elemento di fondamentale importanza per il rafforzamento del tessuto industriale e logistico, nonché per l' attrazione di nuovi investimenti, nazionali ed esteri. L' uso congiunto ed integrato di diversi strumenti nazionali e regionali, inoltre, rappresenta un elemento strategico per lo sviluppo anche di imprese già esistenti nelle aree interessate, che possono anche beneficiare di condizioni favorevoli in termini doganali, fiscali, finanziari e amministrativi. Un' interessante opportunità, dunque, in modo particolar per quelle aziende con propensione all' export, ovvero impegnate nell' innovazione di processo e di prodotto e con positivi impatti sull' occupazione».



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Rete portuale calabrese, Bruno Bossio (Pd): "Imminente nomina autorità jonio-tirreno non cancella anomalie su Gioia Tauro"

"Apprendiamo dal Ministero dei Trasporti che è stata pubblicata ieri la manifestazione d'interesse finalizzata alla nomina del presidente dell'**Autorità portuale** dei Mari Jonio e Tirreno meridionale, che ha competenza sui porti nazionali della Calabria, a partire da quello di Gioia Tauro". Ad affermarlo è la parlamentare del PD, Enza Bruno Bossio, che aggiunge: "È un primo elemento di chiarezza su un tema - quello della governance della portualità regionale- su cui ripetutamente abbiamo esposto riserve e dubbi - sottolinea la deputata- Le indicazioni del Ministero, infatti, arrivano in risposta a una interrogazione sottoscritta da me e da altri colleghi del Pd con la quale abbiamo sollecitato responsabilità da parte del Governo sul futuro della rete **portuale** regionale, rimarcando in primis la necessaria intesa con la Regione Calabria, finora tenuta ai margini in tutte le fasi legislative e decisorie che hanno riguardato il sistema dei porti". "E' noto, infatti, che la Regione Calabria - contestando il mancato coinvolgimento e il merito delle scelte fatte - abbia presentato un ricorso alla Corte costituzionale contro la legge 136 del 2018, che riforma l'organizzazione dei porti istituendo una nuova **autorità**, quella dello Stretto, che include insieme ad alcuni porti siciliani anche 2 approdi calabresi. Ebbene - afferma l'on. Bruno Bossio- questo fronte resta aperto nel suo carico di anomalie e incongruenze: non capiamo, infatti, il senso dell'**Autorità** dello Stretto, smembrando così la rete **portuale** calabrese ed espropriando Gioia Tauro dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per annetterli a Messina. Così, di fatto, si ottiene solo il depotenziamento di uno dei più importanti terminal d'Europa, mettendo persino a rischio l'operatività e l'efficacia della Zes. Oggi, dopo diverse sollecitazioni e uno stringente dibattito parlamentare all'interno delle commissioni - conclude- sappiamo che - dopo anni di vacatio e di regime di commissariamento - l'**Autorità** dei Mari Jonio e Tirreno meridionale avrà un guida e che il ministero provvederà nel percorso di scelta al fondamentale coinvolgimento delle istituzioni territoriali, cosa non accaduta per l'**Autorità** dello Stretto. Resteremo vigili affinché il procedimento si concluda rapidamente ma contestualmente vengano superate tutte le anomalie frutto delle scelte del legislatore nazionale che finora hanno avuto come unico effetto quello di penalizzare la competitività delle cruciali infrastrutture portuali calabresi".



"È noto infatti, che la Regione Calabria - contestando il mancato coinvolgimento e il merito delle scelte fatte - abbia presentato un ricorso alla Corte costituzionale contro la legge 136 del 2018, che riforma l'organizzazione dei porti istituendo una nuova autorità, quella dello Stretto, che include insieme ad alcuni porti siciliani anche 2 approdi calabresi. Ebbene - afferma l'on. Bruno Bossio- questo fronte resta aperto nel suo carico di anomalie e incongruenze: non capiamo, infatti, il senso dell'**Autorità** dello Stretto, smembrando così la rete **portuale** calabrese ed espropriando Gioia Tauro dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per annetterli a Messina. Così, di fatto, si ottiene solo il depotenziamento di uno dei più importanti terminal d'Europa, mettendo persino a rischio l'operatività e l'efficacia della Zes. Oggi, dopo diverse sollecitazioni e uno stringente dibattito parlamentare all'interno delle commissioni - conclude- sappiamo che - dopo anni di vacatio e di regime di commissariamento - l'**Autorità** dei Mari Jonio e Tirreno meridionale avrà un guida e che il ministero provvederà nel percorso di scelta al fondamentale coinvolgimento delle istituzioni territoriali, cosa non accaduta per l'**Autorità** dello Stretto. Resteremo vigili affinché il procedimento si concluda rapidamente ma contestualmente vengano superate tutte le anomalie frutto delle scelte del legislatore nazionale che finora hanno avuto come unico effetto quello di penalizzare la competitività delle cruciali infrastrutture portuali calabresi".

Manifestazioni interesse per AdSp Mar Tirreno meridionale e Ionio

GAM EDITORI

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



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

La stazione marittima sarà gestita dall' Autorità

Non sarà prorogata la concessione alla Sinergest in attesa del nuovo bando Il presidente Deiana: «Chiunque può proporre un nuovo project financing»

OLBIA Sarà l' **Autorità** di **sistema portuale** del Mare di Sardegna a gestire la stazione marittima del porto Isola Bianca di Olbia. L' avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanza di progetto, bandito il 10 giugno scorso, non ha registrato al momento l' interesse da parte di potenziali gestori, nazionali ed internazionali. L' estensione della concessione in capo alla Sinergest scade il 31 dicembre 2019. Il presidente dell' AdSp sarda, Massimo Deiana, dopo una riunione con l' advisor Sinloc di Padova, ha tracciato il percorso da compiere per il futuro del più importante porto commerciale italiano. Nulla vieta, però, che nelle prossime settimane possa arrivare una proposta che riapra il discorso. La concessione in capo alla Sinergest, la società di proprietà della Moby del gruppo Onorato, partecipata dal Comune di Olbia, è scaduta. Dopo una gestione trentennale della stazione marittima dell' Isola Bianca, la Sinergest dovrà cedere il timone. Salvo che non decida di presentare una nuova candidatura. Moby e Grimaldi? Rumors filtrati dalla stampa nazionale di settore hanno avanzato la possibilità di un interesse oltre che di Moby, anche da parte di Grimaldi Lines. Una combinazione che riproporrebbe per lo scalo olbiese il duello e la concorrenza tra i due principali "competitors" sulle rotte marittime da e per la Sardegna. Ma, al momento, queste restano solo suggestioni. «Già da oggi chiunque potrebbe farsi promotore di un nuovo project financing, con parametri in linea con quelli inseriti nell' avviso esplorativo - ha chiarito il presidente Massimo Deiana -. Sarà nostra cura, come previsto dalla legge, procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza, senza perdere di vista quei capisaldi alla base della nostra iniziativa che conferiranno qualità nei servizi ai passeggeri e competitività allo scalo a livello internazionale». La procedura. Una sollecitazione di mercato ad evidenza pubblica, quella promossa dall' ente, con lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico-privato sulla gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all' autotrasporto e agli operatori, nonché sull' esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Criteri qualitativi a fronte dei quali è stato posto un canone base di disponibilità, a carico dell' ente, pari a poco più di un milione e 900 mila euro annui. (g.m.)



La Maestosa mette radici resterà per altri 4 anni

È stata accolta dall' Autorità portuale la richiesta presentata dalla ditta Lupetti Ma ora c' è anche un avviso pubblico e potrebbero arrivare nuove domande

DARIO BUDRONI

OLBIA La ruota panoramica mette radici. I proprietari desiderano rimanere in città altri quattro anni e la Port authority, che ha la competenza sull' area, ha appena detto sì. Insomma, la Maestosa resterà a Olbia e diventerà un complemento d' arredo permanente sul lungomare. Tutto questo salvo intoppi. In poche parole succede questo: l' **Autorità** di **sistema portuale** ha accettato la richiesta presentata dai proprietari della ruota, la ditta Lupetti di Pistoia, e, come prevede la legge, ha affisso un avviso pubblico, firmato dal presidente Massimo Deiana, nella sede all' Isola Bianca. Chiunque voglia presentare osservazioni e opposizioni oppure domande in concorrenza relative alla stessa area e allo stesso tipo di attività potrà farlo entro il 27 novembre. In caso di richieste concorrenza, la Port authority assegnerà l' area al miglior offerente sulla base del criterio del maggior rialzo sul canone di concessione che sarà determinato dalla stessa Adsp. Un po' come era successo la scorsa estate, quando anche un' altra impresa aveva domandato di poter piazzare una ruota panoramica. Nel frattempo, comunque, la Maestosa resta sul lungomare, nell' area di fronte al museo archeologico da poco ribattezzata parco dei Giardinetti. Arrivata in città a fine luglio dopo un lungo iter burocratico dovuto proprio alla presenza di un secondo simile progetto, la ruota panoramica della Lupetti è subito diventata uno dei simboli della città. Super fotografata e molto apprezzata sia dagli olbiesi che dai turisti, la Maestosa sarebbe dovuta restare a Olbia solo fino allo scorso mese di ottobre. I proprietari, però, evidentemente soddisfatti della location e del riscontro, hanno poi chiesto alla Port authority di poter rimanere in città per altri quattro anni. L' idea iniziale era quella di tornare la prossima primavera, ma partire e poi ripresentarsi a distanza di pochi mesi sarebbe stato troppo costoso. Quindi meglio restare e, nel frattempo, approfittare delle festività e degli eventi di Natale e Capodanno. Accolta a braccia aperte dal Comune, con l' assessorato al Turismo guidato da Marco Balata che ha subito patrocinato l' iniziativa della Lupetti, la ruota panoramica ha riscosso un certo successo anche sui social. Nelle scorse settimane la Confcommercio e il consorzio dei commercianti loCentro, presieduti da Pasquale Ambrosio e Gianni Ponsanu, avevano scritto una lettera alla Port authority proprio per testimoniare le ricadute positive sul centro storico.



Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Sardegna, nuovo regolamento per le ditte di area portuale

L'ordinanza, pubblicata sull' Albo Pretorio, riguarda le aziende che operano in regime di articolo 68

Semplificazione burocratica e riduzione dei costi di iscrizione al registro per i soggetti titolari di attività industriali, artigianali e commerciali che operano nelle aree portuali. Questo l'obiettivo dell'ordinanza n. 40 del 2019, pubblicata sull'Albo Pretorio online, con cui è stato ufficializzato il nuovo regolamento unico sull'articolo 68 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che sarà operativo dal primo gennaio 2020. Attraverso l'unificazione e l'armonizzazione delle differenti disposizioni finora in vigore nei porti di competenza, il provvedimento pone fine alla frammentazione normativa che, fino ad oggi, prevedeva ben cinque regimi differenti per i porti delle ex Autorità Portuali e per quelli di nuova acquisizione precedentemente amministrati dalla Capitaneria di Porto. D'ora in poi, spiega l'Authority portuale, le imprese che opereranno nelle aree ricadenti nella circoscrizione dell'Ente potranno, innanzitutto, procedere - con una sola istanza - all'iscrizione in un Registro unico e, in caso di esito favorevole delle verifiche di legge, svolgere la propria attività in tutti i porti di competenza dell'AdSP (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Oristano, Golfo Aranci, Portovesme e Santa Teresa Gallura) con una singola autorizzazione della durata di tre anni. Altra novità, prettamente economica, riguarderà soprattutto la riduzione degli oneri che ciascun operatore andrà a sostenere. Il costo annuale medio complessivo (che comprende anche le imposte di bollo) per ciascuna impresa sarà pari a 110 euro, con un risparmio che oscilla tra il 4 ed il 16 per cento rispetto alla vecchia procedura. Per le ditte iscritte contemporaneamente a più registri, invece, il risparmio potrà raggiungere anche il 55 per cento. Tutti i pagamenti, relativi agli oneri istruttori, potranno essere effettuati direttamente attraverso il sistema Pago Pa, mentre, per l'assolvimento dei bolli potrà avvenire virtualmente, consentendo così agli uffici competenti l'abbattimento dei tempi di lavorazione delle pratiche e la riduzione del cartaceo. Tale innovazione, infine, consentirà la generazione di un unico flusso informativo tra uffici Lavoro Portuale, Security, Autorità Marittima e Forze dell'Ordine, diventando, nel contempo, propedeutica alla realizzazione del sistema di automazione dei varchi d'accesso in porto. "Dopo il regolamento sulle concessioni demaniali, approvato dal Comitato di Gestione lo scorso anno, con quello unico sull'articolo 68 aggiungiamo un ulteriore tassello al processo di armonizzazione delle pratiche che riguardano l'utenza portuale che darà i suoi effetti a partire dal 1 gennaio 2020 - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Finalmente consentiremo alle ditte che operano in tale regime di poter effettuare un'unica iscrizione al registro dell'Ente ed accedere, previa autorizzazione, a tutti i porti di competenza con un titolo unico. Un'ottima innovazione che abatterà tempi, burocrazia e, soprattutto, i costi che le imprese andranno a sostenere per poter operare nelle aree di nostra competenza".



AdSp mar di Sardegna: nuovo regolamento unico per le imprese

Riguarda ditte che operano in area portuale in regime di articolo 68

Giulia Sarti

CAGLIARI È stata pubblicata sull'Albo Pretorio online dell'AdSp mar di Sardegna il nuovo regolamento unico sull'articolo 68 operativo dal 1° Gennaio 2020. Un ulteriore passo verso la semplificazione e, nel contempo, una riduzione dei costi di iscrizione al registro per i soggetti titolari di attività industriali, artigianali e commerciali che operano nelle aree portuali. Grazie all'unificazione e l'armonizzazione delle differenti disposizioni finora in vigore nei porti di competenza, il provvedimento pone fine alla frammentazione normativa che, fino ad oggi, prevedeva ben 5 regimi differenti per i porti delle ex Autorità portuali e per quelli di nuova acquisizione precedentemente amministrati dalla Capitaneria di porto. Dal primo giorno dell'anno, le imprese che opereranno nelle aree ricadenti nella circoscrizione dell'ente portuale potranno, procedere con unica istanza all'iscrizione in un Registro unico e, in caso di esito favorevole delle verifiche di legge, svolgere la propria attività in tutti i porti di competenza dell'AdSp (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Oristano, Golfo Aranci, Portovesme e Santa Teresa Gallura) con una singola autorizzazione della durata di tre anni. Altra novità di tipo economica, riguarderà soprattutto la riduzione degli oneri che ciascun operatore andrà a sostenere. Il costo annuale medio complessivo (che comprende anche le imposte di bollo) per ciascuna impresa sarà pari a 110 euro, con un risparmio che oscilla tra il 4% ed il 16% rispetto alla vecchia procedura. Per le ditte iscritte contemporaneamente a più registri, invece, il risparmio potrà raggiungere anche il 55%. Tutti i pagamenti, relativi agli oneri istruttori, potranno essere effettuati direttamente attraverso il sistema Pago Pa, mentre, per l'assolvimento dei bolli potrà avvenire virtualmente, consentendo così agli uffici competenti l'abbattimento dei tempi di lavorazione delle pratiche e la riduzione del cartaceo. Tale innovazione, consentirà la generazione di un unico flusso informativo tra uffici Lavoro portuale, security, Autorità marittima e Forze dell'ordine, diventando, nel contempo, propedeutica alla realizzazione del sistema di automazione dei varchi d'accesso in porto. Dopo il regolamento sulle concessioni demaniali, approvato dal Comitato di Gestione lo scorso anno, con quello unico sull'articolo 68 aggiungiamo un ulteriore tassello al processo di armonizzazione delle pratiche che riguardano l'utenza portuale che darà i suoi effetti a partire dal 1° Gennaio 2020 spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del mare di Sardegna. Finalmente consentiremo alle ditte che operano in tale regime di poter effettuare un'unica iscrizione al registro dell'Ente ed accedere, previa autorizzazione, a tutti i porti di competenza con un titolo unico. Un'ottima innovazione che abatterà tempi, burocrazia e, soprattutto, i costi che le imprese andranno a sostenere per poter operare nelle aree di nostra competenza.



Mega: porti e territori camminano insieme Scattano gli sgomberi alla Real Cittadella

Il prossimo passaggio sarà l'insediamento del Comitato di gestione. Saranno portati avanti i progetti di bonifica e riqualificazione della Falce. Si amplia la visione strategica

Lucio D' Amico «Sono sempre stato un "costruttore", un uomo di pace, ritengo che chi svolge un ruolo pubblico abbia il dovere di trovare soluzioni positive, al di là delle contrapposizioni». Si presenta così Mario Paolo Mega, l'ingegnere pugliese che viene dal Salento per guidare la XVI **Autorità di sistema** portuale italiana, quella dello Stretto, che riunisce Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. È consapevole dell'importanza delle sue funzioni, e del ruolo che può e deve svolgere questo nuovo Ente non solo "sovracomunale" ma adesso anche "sovraregionale", unendo i porti siciliani e calabresi dell' Area dello Stretto. Il ricorso della Regione Calabria, le opposizioni alla sua nomina da parte dello stesso presidente della Regione siciliana Nello Musumeci, non sono questioni che attengono alle sue competenze e, da uomo pratico che da vent' anni vive i problemi dei porti della sua regione, Mega non vuole né entrare nel merito né alimentare polemiche. «Già dal giorno del mio insediamento ho cominciato a confrontarmi con i sindaci di Messina e di Milazzo, lo farò con quelli di Villa e di Reggio, e ho in programma di incontrare a breve anche i presidenti delle due Regioni Oliverio e Musumeci. È l' inizio di un percorso da compiere insieme, nell' interesse dei porti e dei territori ad essi collegati». Ci sono, all' orizzonte, passaggi importanti da definire come la nomina del Comitato di gestione che affiancherà il presidente nella "governance" dell' Authority e al cui interno saranno rappresentati gli Enti territoriali. Al momento, resta in vita il vecchio Comitato portuale e per il 14 novembre Mega ha convocato una riunione alla quale sono stati invitati i vertici delle Amministrazioni regionali e comunali calabresi. Ci sono strumenti di programmazione che dovranno essere al più presto predisposti, come il Piano operativo triennale, il nuovo Piano regolatore di **sistema** portuale (da non confondere con il Prg del porto di Messina finalmente approvato a Palermo e restituito alla città dopo un' attesa di oltre 50 anni) e il Piano energetico-ambientale. Idee chiare, poi, per quanto riguarda il potenziamento della dotazione organica e la creazione di uffici nei porti dell' **Autorità di sistema**, oltre che la prosecuzione di quanto avviato nei sette anni di gestione del presidente-commissario Antonino De Simone: «Porteremo avanti tutti i progetti, a partire dalle bonifiche e dalla riqualificazione della Zona falcata, che riteniamo una delle grandi priorità per Messina. L' ho detto al sindaco De Luca: noi collaboreremo con il Comune e la città di Messina giorno per giorno, perché i porti sono parte integrante delle città, sono attrattori turistici, sono la ricchezza di un territorio».



Il documento della Uil: «Buon inizio»

«Messina, crocevia del Mediterraneo, deve ripartire dal suo mare. Partendo da questa premessa, esprimiamo i migliori auguri di buon lavoro al neo presidente dell' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto ing. Mario Paolo Mega, il quale dalle prime interlocuzioni appare decisamente competente ed ottimo conoscitore della complicata realtà del nostro territorio». A dichiararlo sono Ivan Tripodi, segretario generale della Uil di Messina e Michele Barresi, segretario generale della Uiltrasporti. «Questi presupposti - afferma il sindacato - rappresentano un utilissimo viatico per proseguire quanto di buono realizzato nel rilancio della portualità e, contestualmente, per affrontare il processo di costruzione dell' **Autorità di sistema** in un' ottica di conurbazione tra le due sponde, a partire dal necessario potenziamento della mobilità di persone e merci». «In tal senso - prosegue la Uil - l' **Autorità di Sistema**, a nostro avviso, costituisce un tassello fondamentale per realizzare un concreto sviluppo economico di Messina e dell' intera Area dello Stretto proiettandolo con un occhio rivolto al futuro. In questo quadro, il presidente Mega troverà nella Uil Messina un serio interlocutore ed un credibile alleato poiché gli obiettivi sono comuni e l' **Autorità di sistema** portuale - concludono Ivan Tripodi e Michele Barresi - è uno strumento fondamentale per ottenere i risultati che la Città metropolitana aspetta». Concordato cronoprogramma tra Comune, Capitaneria, Authority e forze dell' ordine.

Messina

Mega: porti e territori camminano insieme
Il prossimo passaggio sarà l'insediamento del Comitato di gestione. Saranno portati avanti i progetti di bonifica e riqualificazione della Falce. Si amplia la visione strategica

Il documento della Uil: «Buon inizio»

La Fiera? «Importante offrire ai croceristi aree di pregio»

La Fiera? «Importante offrire ai croceristi aree di pregio»

Alessandro Tumino Inevitabile porre al neo presidente Mega qualche domanda in relazione al fronte più consistente, a Messina, delle opere già appaltate e in corso d' appalto ricevute in eredità dal predecessore De Simone. Si tratta innanzitutto dei lavori di restauro dei padiglioni vincolati e più belli della cittadella fieristica di viale della Libertà, intervento da 5,4 milioni di euro già realizzato all' incirca per il 50 per cento, e delle procedure di gara per la demolizione-ricostruzione del Teatro in Fiera, maxi riqualificazione da 14 milioni. In totale un investimento forte, da oltre 20 milioni, che coniuga al meglio la possibilità di rilanciare, nel lungomare del centro, quell' asse porto-città che è tanto dell' Authority quanto del Comune e dei Messinesi. A Mega abbiamo chiesto cosa pensi dell' idea più volte rassegnata dal commissario di far seguire alle due gare, un bando internazionale per la valorizzazione del waterfront. E lui ha risposto probabilmente nel modo migliore: «L' idea di un bando può essere uno strumento, non è il fine. La riqualificazione delle aree di grande pregio accanto a quelle più strettamente portuali rientra nei compiti dell' **Autorità di Sistema**, ovvero nella visione di **sistema** che diventa visione dei porti che sono un pezzo della città. È bello che i croceristi che scendono dalle navi possano trovare nelle vicinanze ambienti riqualificati, spazi espositivi, attrattori di natura turistica». Una visione, la sua, apparsa molto sicura anche nell' approccio, per la Fiera come per la Falce, in merito al valore del **sistema** porto-città. Il neo presidente, pur non facendo riferimenti specifici, ha anche fatto capire che al primo punto dei suoi impegni c' è quello di fare uscire dalle secche alcune importanti procedure e lavori attualmente "frenati". Tra questi rientra l' appalto dei padiglioni fieristici, per cui l' Authority attende la presentazione di una perizia di variante relativa a due elementi: soprattutto il grave stato di ammaloramento interno scoperto nei pilastri del padiglione del Pantano, che richiede un intervento di consolidamento sismico, e poi i costi aggiuntivi di alcune opere migliorative concertate dalla Direzione lavori con la Soprintendenza. Sul primo punto va anche detto che l' ex commissario ha consultato l' Avvocatura distrettuale dello Stato che ha fornito il suo parere secondo cui la scoperta del grave deterioramento non sembrerebbe rientrare tra gli eventi imprevedibili al momento della progettazione. Va pure ricordato che il progetto fu redatto svariati anni prima rispetto alla data della scoperta. Spetterà al responsabile del procedimento e ai vertici dell' ente esaminare la variante e assumere le decisioni ai sensi di legge, ferma restando l' importanza vitale di completare l' opera (consolidamento e restauri) senza farne un' incompiuta. I lavori per i padiglioni attendono una variante, gara per il Teatro in Fiera.



«Resta un carico di anomalie e incongruenze»

Parla di «un carico di anomalie e incongruenze» per concludere con una considerazione duramente polemica: «Non capiamo il senso dell' **Autorità** dello Stretto, smembrando la rete portuale calabrese ed espropriando Gioia Tauro dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per annetterli a Messina». La deputata del Pd Enza Bruno Bossio non ha dubbi: «Così, di fatto, si ottiene solo il depotenziamento di uno dei più importanti terminal d' Europa, mettendo persino a rischio l' operatività e l' efficacia della Zes». In una nota, la parlamentare intreccia anche le questioni dell' altra **Autorità** di **sistema** calabrese, quella del Mar Tirreno Meridionale e dello Ionio con sede a Gioia Tauro: «Apprendiamo dal Ministero dei Trasporti che è stata pubblicata la manifestazione d' interesse finalizzata alla nomina del presidente. È questo un primo elemento di chiarezza su un tema su cui ripetutamente abbiamo esposto riserve e dubbi. Le indicazioni del Ministero, infatti, arrivano in risposta a una interrogazione sottoscritta da me e da altri colleghi del Pd con la quale abbiamo sollecitato responsabilità da parte del Governo sul futuro della rete portuale regionale, rimarcando in primis la necessaria intesa con la Regione Calabria, finora tenuta ai margini in tutte le fasi legislative e decisorie che hanno riguardato il **sistema** dei porti». Ed ecco che torna il caso dello Stretto: «È noto, infatti, che la Regione Calabria - contestando il mancato coinvolgimento e il merito delle scelte fatte - abbia presentato un ricorso alla Corte costituzionale contro la legge 136 del 2018, che riforma l' organizzazione dei porti istituendo una nuova **Autorità** che include insieme ad alcuni porti siciliani anche due approdi calabresi. Oggi, dopo diverse sollecitazioni e uno stringente dibattito parlamentare all' interno delle commissioni sappiamo almeno che - dopo anni di vacatio e di regime di commissariamento - l' **Autorità** del Mar Tirreno meridionale e Jonio avrà un guida e che il Ministero provvederà nel percorso di scelta al fondamentale coinvolgimento delle istituzioni territoriali, cosa non accaduta per l' **Autorità** dello Stretto. Resteremo vigili - conclude Bruno Bossio - affinché il procedimento si concluda rapidamente ma contestualmente vengano superate tutte le anomalie frutto delle scelte del legislatore nazionale che finora hanno avuto come unico effetto quello di penalizzare la competitività delle cruciali infrastrutture portuali calabresi». La deputata: messe a rischio l' operatività e l' efficacia della Zona economica speciale.



La "competenza" su due Zes «Servono infrastrutture»

Tanta la carne al fuoco della nuova **Authority**, che sarà impegnata prima di tutto a mettere nello stesso puzzle del nuovo Piano di sistema tutti i piani regolatori dei singoli porti (strumento che a Reggio, per esempio, non esiste ancora). Ci sono poi le Zes (due, una in Sicilia l'altra in Calabria): «Diventeranno un'effettiva utilità per il sistema portuale - osserva Mega - nel momento sarà possibile che un'area retroportuale distante dal porto ma che ad esso fa riferimento sarà adeguatamente collegata in termini di infrastrutture fisiche e informatiche, servizi e procedure amministrative. Quando dovremo andare a dire a un imprenditore che abbiamo aree da valorizzare all'interno delle due Zes del nostro sistema, questo dovrà avere la tranquillità di un corridoio veloce per arrivarci con mezzi e informazioni. A questo - incalza Mega - servirà il Piano di sistema. Poi dopo, se bisognerà allargare una strada o creare un'infrastruttura per esempio di telecomunicazioni, noi potremo solo pianificarlo, scriverlo e nell'intesa poi sperare che ci sia qualcuno che si faccia carico della realizzazione di una struttura funzionale allo svolgimento dell'operatività e dei traffici dei porti».

The image shows a page from the newspaper 'Gazzetta del Sud' (ed. Reggio Calabria). The main headline is 'Mega: cambia la "visione" sullo Stretto'. Below it, there is a sub-headline: «Libera Messina garantendo però collegamenti rapidi: il caso Pentimile dimostra quanti e necessari l'Adip, il ritorno della Regione? Incontrerò Oliverio, oggi però è interesse di tutti la piena agibilità amministrativa». There is a photograph of a coastal area with a blue sea and a road. Other news items are visible on the page, including 'Le istituzioni calabresi al primo comitato' and 'Resta un carico di anomalie e incongruenze'.

L' Area Asi da Eldorado a ghetto per colpa dell' indifferenza politica

Emblematico il caso dell' Aicon, riferimento per 1.000 lavoratori

Milazzo L' **Autorità portuale** ha assicurato agli amministratori di Milazzo e del comprensorio tirrenico di voler attenzionare l' Area industriale di Giammoro attraverso interventi che, via mare, assicurino quelle opere in grado di ridare dignità ad una zona che, oggi, è il simbolo del degrado e della mortificazione. E ciò non significa solo la realizzazione del pontile che, se si riuscirà a portare a compimento, viste le ultime difficoltà sorte, potrà essere una parte di quell' ingranaggio indispensabile ad assicurare la ripartenza di una zona che doveva essere la "locomotiva" dello sviluppo della provincia di Messina. E non solo. Invece oggi il tratto compreso tra Archi e Torregrotta è simbolo di tristezza. Basta fare un giro per capire le occasioni che si sono perse. E il primo impatto è quello dell' Aicon, l' industria della nautica di lusso che ha fatto sognare oltre 1.000 lavoratori, mettendoli poi in ginocchio a causa di errori voluti e non, ma anche dell' indifferenza delle istituzioni a tutti i livelli e degli stessi sindacati che non hanno saputo dare alla questione una valenza nazionale così come accade oggi per tante altre realtà italiane. E Aicon ne aveva i mezzi, visto che era anche una società quotata in borsa. Invece tanto interesse nei momenti di splendore e abbandono quando la nave (per rimanere in tema) ha iniziato ad imbarcare acqua per affondare. E oggi di quell' industria, di quell' ampia area che ospitava i cantieri e accoglienza maestranze qualificate, resta solo il deserto con la vegetazione che ha ormai aggredito i fabbricati. «Ma ci sono anche tante altre piccole realtà che chiudono i battenti nel silenzio generale» - aggiunge Turino Napoli, combattivo sindacalista della Uil che crede ancora nel recupero della zona Asi. «Sino a pochi anni fa qui lavoravano 3.000 persone, oggi si arriva a 1.000 e quando cessa di operare un' azienda che dà lavoro a 30-40 persone le istituzioni non se ne accorgono o fingono di non accorgersene. Eppure c' è il dramma di altrettante famiglie che si ritrovano disperate perché è venuto meno un reddito certo. Questa zona ha tante potenzialità, purtroppo il Consorzio Asi non ha supportato le aziende e anche quei fondi stanziati non si sono rivelati produttivi né per le industrie né per l' area stessa. Basta vedere la condizione delle strade, intransitabili alla minima pioggia, senza illuminazione e piene di buche oltre che di rifiuti abbandonati dagli incivili che approfittano dell' assenza di controlli ma anche di strumenti di sorveglianza che, in un' area industriale dovrebbero esserci». Niente telecamere ma i capannoni dismessi, gli uffici chiusi e le discariche a cielo aperto, sì. Simbolo eloquente di un "polo fantasma". Di un disastro territoriale che assurge simbolicamente a drammatica copertina della ormai irreversibile crisi economica che ha colpito l' intera area. Se fino a qualche anno fa si poteva parlare soltanto di schiavo al decoro urbano, a causa dell' assenza di infrastrutture viarie adeguate e dei bordi delle strade puntellati da rifiuti di ogni genere, adesso questo desolato quadro è il mortificante biglietto da visita di una zona industriale che tale è rimasta soltanto nelle intenzioni. «Questo territorio potrà risalire la china e tornare a produrre ricchezza solo se si riuscirà a realizzare quelle infrastrutture che sono fondamentali per lo sviluppo», conclude Napoli. «Nessun colpo di bacchetta magica - prosegue - né tanto meno assistenzialismo bensì la consapevolezza delle potenzialità della piccola e media impresa che, al pari dei settori agricolo e turistico, va incentivata in modo concreto nella consapevolezza che non è inquinante ma rispetta i principi della sostenibilità»



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

ambientale e assicura un reddito a tante famiglie di questo comprensorio. Possibile che nessuno voglia capirlo? »
Possibile. Purtroppo... g.p.

Mega: 'La nuova Autorità Portuale è una risorsa per l' area dello Stretto'

Prima uscita ufficiale per il presidente dell' Autorità Portuale dello Stretto. Con la sua nomina, il nuovo ente è finalmente operativo

MARCO IPSALE

MESSINA - La nomina ufficiale lo scorso 29 ottobre, l' arrivo in città il giorno dopo: Mario Mega è il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Così il 29 ottobre, oltre dieci mesi dopo l' approvazione in Parlamento , nasce il nuovo ente che comprende cinque porti: i due di Messina e quelli di Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. A questo punto l' Autorità Portuale di Messina, commissariata negli ultimi tre anni, non esiste più. Era l' ultima rimasta in piedi dalla riforma del 2016 e aveva continuato ad operare come in passato, raggiungendo una serie di risultati utili per la città, fra i quali, in extremis, l' approvazione del nuovo piano regolatore portuale , 66 anni dopo il precedente. IL COMITATO PORTUALE e IL NUOVO COMITATO DI GESTIONE Qualcosa della vecchia Authority, in realtà, c' è ancora. Il Comitato Portuale, convocato per il 14 novembre, sarà ancora operativo fin quando non verrà nominato il nuovo Comitato di gestione, che sarà composto da sei membri: uno è il presidente, uno il rappresentante dell' autorità marittima, poi ci sarà un rappresentante della regione Sicilia, uno della regione Calabria, uno della Città Metropolitana di Messina e uno della Città Metropolitana di Reggio Calabria. 'Ma per la prima riunione del 14 - dice Mega - ho invitato anche irappresentanti delle istituzioni calabresi, pur se per ora non hanno diritto divoto, perché ritengo indispensabile il dialogo tra Sicilia e Calabria'. L' ESPERIENZA DI MEGA NEL SETTORE DELL' INNOVAZIONE TECNOLOGICA Mega arriva dall' Autorità Portuale di Bari, dove lavorava sin dal 2003 ed era dirigente tecnico del servizio infrastrutture, innovazione tecnologica e pianificazione strategica. E' stato componente del Comitato tecnico di **Assoporti** per le materie dell' innovazione tecnologica e la creazione di sistemi di trasporto intelligenti. Ed è soprattutto su questo aspetto che 'proverò a innovare - dice - pur se in continuità con la buona amministrazione del mio predecessore De Simone. Sono un gran conoscitore dei processi funzionali dei porti, convinto che oggi la tecnologia è fondamentale e può costituire un grande appeal per operatori e investitori, soprattutto in vista delle Zone economiche speciali. Spero presto di realizzare un programma di innovazione tecnologica, per far diventare i porti dello Stretto moderni, evoluti e pronti a dialogare col mondo esterno sui parametri dell' industria 4.0'. Nella prima settimana ha studiato sul campo i porti di Messina e Milazzo, ha conosciuto il personale degli uffici di Messina, ha avviato un primo ciclo di visite coi comandanti dei porti di Messina e Milazzo, coi prefetti di Messina e Reggio e coi sindaci di Messina, Milazzo e Pace del Mela, mentre la prossima settimana incontrerà il sindaco di Villa e poi quelli di Reggio. IL RICORSO DA PARTE DELLA REGIONE CALABRIA Ed il dialogo con la sponda calabra è fondamentale anche perché lì hanno mostrato il proprio dissenso alla nuova Authority, presentando persino ricorso alla Corte Costituzionale , che sarà discusso il prossimo 28 gennaio e potrebbe rimettere in gioco tutto. 'Spero che venga riconosciuta la correttezza dell' operato del Parlamento - prosegue -, non per me, perché tornerei a fare il dirigente a Bari, ma perché sarebbe in pericolo l' autonomia dell' area dello Stretto. Un' unica Authority a Gioia Tauro non è una buona soluzione per affrontare i problemi dello Stretto. Chiederò di incontrare i presidenti delle regioni Sicilia e Calabria, Musumeci e Oliverio, per concordare azioni sui nostri porti visto che, a prescindere dal ricorso, intanto dobbiamo operare per il territorio. I contenziosi danneggiano solo i cittadini, abbiamo il dovere di trovare soluzioni'. IL NUOVO PORTO A REGGIO CALABRIA Quando sarà pronto il nuovo porto di Tremestieri , i tempi di traversata aumenteranno per tutti dagli attuali 20/30 fino a 50 minuti . Per farli tornare a 30 minuti la soluzione prevista dal Governo è un nuovo porto nella zona nord di Reggio, a Pentimele.

The screenshot shows the website 'tempostretto.it' with a navigation bar and a main article. The article title is 'MEGA: LA NUOVA AUTORITÀ PORTUALE È UNA RISORSA PER L'AREA DELLO STRETTO'. Below the title is a photo of a meeting around a table. To the right of the article are several widgets: 'SEGNALAZIONI' with a phone number, 'PREVISIONI METEO', and a news item about 'Reggio Calabria il sindaco proclama il tutto calabrese per Antonio Cavallaro'.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri

Ma pochi giorni fa, ancora una volta, è arrivato un coro di no dalla sponda calabrese . 'Questo dimostra quanto sia necessaria l' Autorità dello Stretto - afferma Mega -. E' il Comitato di gestione, tramite il piano regolatore di sistema portuale, che deve decidere qual è la soluzione migliore in Calabria. E non decide il presidente, che in Comitato è in minoranza, ma i rappresentanti di Messina e di Reggio, della Sicilia e della Calabria. Tempi più brevi di attraversamento non sono un vantaggio solo per gli armatori, perché ci può essere una frequenza maggiore e si può ragionare sulla riduzione dei costi'. IL PORTO DI MESSINA, LA ZONA FALCATA E LA FIERA 'Le scelte avviate sono molto positive, ho detto al sindaco De Luca che voglio confermare gli impegni presi sulla Zona Falcata , avrò l' onere di trovare le risorse per avviare quanto prima la bonifica. L' area fieristica non ha una funzione portuale ma anche creare attrattori turistici può diventare interessante per il porto. Dobbiamo costruire una visione di sistema, poi valuteremo qual è lo strumento migliore per la Fiera. Spesso nelle città viene sottratta parte del fronte mare perché il porto comporta recinzioni, vincoli e controlli. Nella pianificazione vanno individuate zone filtro per farle vivere ai cittadini e ai turisti, riqualificando le zone costiere'. LE PRIME AZIONI 'Alcuni procedimenti necessitano decisioni, voglio riavviare procedure frenate. I primi mesi saranno finalizzati a dare piena operatività all' ente, la legge prevede una serie di strumenti di cui ci dovremo dotare. Il primo è il piano operativo triennale, che dovrà essere approvato entro 90 giorni dalla nomina del Comitato di gestione. Ma, prima di farlo, ci consulteremo con le parti sociali e coi portatori di interessi pubblici'. IL PIANO REGOLATORE DI SISTEMA PORTUALE, I RETROPORTI E LEZES Messina ha il suo nuovo piano dopo 66 anni 'ma ora dovremo confrontarci con un livello superiore, il piano regolatore di sistema portuale, per definire la crescita dei singoli porti e dei retroporti, con la condivisione insieme agli altri enti per la mobilità e le Zes, che saranno utili quando le aree distanti dal porto saranno ben collegate con infrastrutture e servizi. Gli imprenditori devono sapere di avere a disposizione un corridoio veloce'. IL NUOVO ORGANICO Per fare tutto questo, però, serve personale adeguato. 'Appena sarà costituito il Comitato di gestione - conclude Mega - proporremo un forte potenziamento della dotazione organica. Ogni porto dovrà essere governato da personale che sta lì, per dare risposte immediate'. (

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

imprese portuali

«Monitoriamo il progetto per le bonifiche e il dragaggio dei fondali del porto»

Catino, capitano di Vascello incontra la delegazione di Unioports Maritime

augusta. «Il progetto per le bonifiche e il dragaggio dei fondali del **porto** è all'attenzione e all'ordine del giorno dagli enti competenti e in particolare della Regione». Di ciò ha dato conferma il capitano di vascello Antonio Catino, comandante della Capitaneria di **porto** di **Augusta** nel corso di un incontro con una delegazione di Unioports Maritime Cluster, associazione di imprese portuali che operano in **Augusta**, Catania e Siracusa composta dal presidente Davide Fazio e dal segretario della stessa organizzazione Tania Patania. Nel corso della riunione sono stati affrontati anche temi legati alla attuale situazione commerciale della struttura portuale e alle potenzialità che essa ancora ha, e ai limiti infrastrutturali ancora presenti, convenendo insieme che tali limiti vanno superati e che a tale scopo deve essere fondamentale una costruttiva collaborazione tra la Capitaneria di **porto** e il mondo delle imprese che vi operano. Unionports Maritime Cluster, riconoscendo un atteggiamento di apertura ed ascolto al comandante Catino, esprime soddisfazione per l'esito dell'incontro e ritiene di poter riporre grande fiducia nell'operato del neo comandante al quale ha dato il benvenuto ad **Augusta**, assicurandogli la disponibilità «a un dialogo stretto - dichiara il presidente di Unionports Davide Fazio - e ad una fattiva collaborazione che potrà essere realizzata con incontri costanti e produttivi». A. S.

Marina militare, in agitazione i lavoratori dell'appalto pulizie

L'UOMO IN UNO
Bonus student al P. di Napoli vinto dalla IFF

LA MOSTRA
Plastic Free con Solidarte installazioni per riflettere

Il Nautilus

Focus

IMO 2020: ENTRA IN VIGORE IL 1 GENNAIO IL REGOLAMENTO CHE INTRODUCE IL LIMITE DI EMISSIONI DI ZOLFO CONTENUTO NEI CARBURANTI USATI DALLE NAVI

Lorenzo Macchi (MepLaw): 'Aumento dei costi delle merci trasportate via mare e difficoltà per gli armatori' Francesco Isola (Rif Line):

Lorenzo Macchi (MepLaw): 'Aumento dei costi delle merci trasportate via mare e difficoltà per gli armatori' Francesco Isola (Rif Line): 'In Italia siamo poco preparati alla nuova normativa. Export in difficoltà.' Il primo gennaio 2020 entreranno in vigore le nuove norme della Convenzione Internazionale MARPOL (Annesso VI) dell' International Maritime Organization (IMO), ossia l' Agenzia Marittima delle Nazioni Unite, che obbligano ad utilizzare a livello mondiale carburanti navali con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5 % m/m (massa per massa). Lo scopo è quello di migliorare la qualità dell' aria e diminuire drasticamente l' inquinamento ambientale prodotto dalle navi commerciali che oggi utilizzano combustibile con tenore di zolfo al 3,5%. Vi sono tre principali opzioni per mettersi in regola con il nuovo regolamento: -utilizzare carburante alternativo, tipo LNG (Gas Naturale Liquefatto), -usare carburante a basso contenuto di zolfo (ossia non superiore a 0.5%) - munire le navi di meccanismi di depurazione dei gas di scarico, cosiddetti 'scrubber' - sebbene questa soluzione potrebbe non essere ammessa in alcuni Stati. 'Il mondo dello shipping - spiega l' avv. Lorenzo Macchi, socio dello studio MEP LAW e responsabile del dipartimento trasporti - si sta preparando ad un cambiamento epocale e come in tutti i cambiamenti il periodo transitorio e quello che presenta più criticità. A partire dal 1 gennaio 2020 il limite dello 0.5% si applicherà a tutta la navigazione in acque territoriali ed internazionali - salvo ovviamente non sia previsto un limite più basso come nelle ECAS.' 'Fino ad oggi, le navi commerciali hanno usato carburante ad altro concentrato di zolfo, l' adattamento alla nuova disciplina comporterà un incremento di obblighi di compliance e quindi di costi per gli operatori dell' industria marittima ovvero armatori, società di charter e società di bunkeraggio. Il costo del carburante a basso tenore di zolfo - chiarisce l' avv. Macchi - è considerevolmente più costoso (oltre il 30%) rispetto a quello utilizzato adesso e ci sono non poche perplessità sulla capacità delle industrie di raffinazione di far fronte ad un incremento della domanda. Le compagnie di navigazione che optano invece per l' installazione sulle loro navi dei dispositivi 'scrubber' ossia filtri depuratori con il compito di ripulire le emissioni dei motori, sono costrette ad affrontare ingenti extra costi legati alle operazioni di ammodernamento delle navi (c.d. 'retrofitting'). Il rischio è questo aumento dei costi che gli operatori dei trasporti saranno costretti a sostenere possa essere traslato sul produttore/venditore delle merci e quindi, a cascata, sul prezzo finale dei prodotti destinati ad essere trasportati via mare.' 'E' evidente che la riduzione dell' impatto ambientale anche nel trasporto merci sia essenziale. - ha aggiunto Francesco Isola, Managing Director di Rif Line Italy Spa - Ritengo però che una rivoluzione del genere dovesse essere più graduale e soprattutto avrebbe dovuto prevedere delle eccezioni o delle agevolazioni. Aumentare i costi del carburante del 30% significa da un lato far aumentare i costi anche sui prezzi finali, dall' altro mettere in seria difficoltà gli armatori e le società di shipping, in particolare in Italia, dove non vi sono molti gruppi multinazionali 'forti' e capaci di organizzarsi velocemente. Oltre al problema dei costi, esiste un reale problema di approvvigionamento del carburante, reso possibile fino ad oggi in maniera limitata e solo in alcuni porti. Ed esiste anche un problema di nuovo addestramento del personale, fino ad oggi in Italia assai limitato. Addirittura il nuovo carburante potrebbe creare danni ai motori. Tutto questo però sembra essere passato senza alcun intervento da parte del Governo italiano, dimenticando il ruolo strategico dello shipping e dell' export per il nostro paese.'

