



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 22 novembre 2019**



Prime Pagine

22/11/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 22/11/2019	9
22/11/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 22/11/2019	10
22/11/2019	Il Foglio Prima pagina del 22/11/2019	11
22/11/2019	Il Giornale Prima pagina del 22/11/2019	12
22/11/2019	Il Giorno Prima pagina del 22/11/2019	13
22/11/2019	Il Manifesto Prima pagina del 22/11/2019	14
22/11/2019	Il Mattino Prima pagina del 22/11/2019	15
22/11/2019	Il Messaggero Prima pagina del 22/11/2019	16
22/11/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 22/11/2019	17
22/11/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 22/11/2019	18
22/11/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 22/11/2019	19
22/11/2019	Il Tempo Prima pagina del 22/11/2019	20
22/11/2019	Italia Oggi Prima pagina del 22/11/2019	21
22/11/2019	La Nazione Prima pagina del 22/11/2019	22
22/11/2019	La Repubblica Prima pagina del 22/11/2019	23
22/11/2019	La Stampa Prima pagina del 22/11/2019	24
22/11/2019	MF Prima pagina del 22/11/2019	25

Primo Piano

21/11/2019	Il Nautilus Regione Molise-ZES, Cabina di regia con ministro Provenzano: semplificazione, accelerazione e potenziamento infrastrutturale	26
21/11/2019	Primo Numero Cabina di regia Zes, Toma e Assoporti incontrano il ministro Provenzano	27

Trieste

22/11/2019	Il Piccolo Pagina 8 Il viceministro Cancellieri fa tappa al porto di Trieste e allo scalo di Ronchi	28
------------	---	----

22/11/2019	Il Piccolo Pagina 20		29
«La Cina punta su Trieste sulla nuova Via della Seta»			
21/11/2019	Affari Italiani		30
Via della Seta, sbarco a Trieste. Salto di qualità al 3° Belt and Road Summit			
21/11/2019	FerPress		31
Via della Seta: Fedriga, Friuli Venezia Giulia è hub per Paesi rivolti a Centro Europa			
21/11/2019	Il Nautilus		32
Via della Seta: Fedriga, Fvg è hub per Paesi rivolti a Centro Europa			
22/11/2019	Il Piccolo Pagina 21		33
Porto franco e innovazione per rilanciare il manifatturiero			
22/11/2019	Messaggero Veneto Pagina 18		34
Parco macchine in Regione La giunta sceglie l' elettrico			

Venezia

22/11/2019	Corriere del Veneto Pagina 13	<i>Matteo Riberto</i>	35
La Zes spinge la chimica verde, rischio di visione			
22/11/2019	Il Gazzettino Pagina 42		36
Zes, area speciale attira investitori da 26mila occupati Ecco come funziona			
22/11/2019	Il Gazzettino Pagina 42		38
Bettin: «Bonificare l' area anche dalla criminalità»			
22/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 29		39
«Zona logistica con il credito d' imposta»			
22/11/2019	Il Gazzettino Pagina 5	<i>ANGELA PEDERIVA</i>	41
«Sì a Mose e legge speciale» Il voto unanime su Venezia			
22/11/2019	Il Gazzettino Pagina 43		43
Il convegno del 26 settembre che ha riacceso la battaglia			
21/11/2019	La Nuova Scintilla Pagina 4		44
Verso lo stop definitivo?			

Savona, Vado

22/11/2019	MF Pagina 27		45
PRIMA PORTACONTAINER AL VADO GATEWAY			
22/11/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 41	<i>ANTONIO AMODIO</i>	46
Superstrada Vado-Savona presto i lavori di adeguamento			
21/11/2019	Savona News		47
Messa in sicurezza e riqualificazione della Margonara, i Comitati scrivono all' Autorità Portuale			

Genova, Voltri

22/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 14		48
Sui porti è ancora risiko F2i punta alle banchine non dedicate ai container			
22/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2		49
Crociere, il giorno di Grandiosa l' ammiraglia "green" di Msc			
21/11/2019	Genova24		50
Domani arriva in porto a Genova Msc Grandiosa			
21/11/2019	Genova24		51
Porto di Pra', pennello ponente sarà rimosso, spazio per tre navi. Bruzzone "Mitigazione ancora al palo"			

21/11/2019	Transportonline		52
A Genova Pra' via i traghetti, solo container			
21/11/2019	The Medi Telegraph	ALBERTO GHIARA	53
A Genova Pra' via i traghetti, solo container			
21/11/2019	Primo Magazine	GAM EDITORI	54
Genova e Savona dimostrano in Svizzera che sanno costruire in tempi certi			
21/11/2019	The Medi Telegraph		55
Infrastrutture e servizi: Genova punta sempre alla Svizzera / FOCUS			
21/11/2019	Sea Reporter		57
Convegno "CITY, PORT & ENVIROMENT			

La Spezia

22/11/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 22	58
All' asta i binari del porto, ma da Roma incalzano: «È una realtà virtuosa»			
22/11/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 47	59
Azienda che tira oppure una minaccia?			
22/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 45	60
Rumori molesti, Roncallo a rapporto dal pm			
22/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 62	61
Pontremolese: avanti piano, molto piano			
21/11/2019	Portnews		62
L'AdSP spezzina non esca da LSSR			
21/11/2019	The Medi Telegraph		63
L' Authority della Spezia nel mirino dei 5Stelle			
21/11/2019	Citta della Spezia		65
Interrogazione al ministro sulla vendita delle quote in Lssr da parte dell'Adsp			
21/11/2019	Informazioni Marittime		67
Maritime Day, le donne del mondo marittimo riunite a Napoli			

Ravenna

21/11/2019	SetteSere Qui	Pagina 39	69
Hub, previsti 4 anni di lavori			
21/11/2019	SetteSere Qui	Pagina 39	70
I numeri del progetto			
21/11/2019	SetteSere Qui	Pagina 39	71
Sapir cede 29mila mq a Adsp			
21/11/2019	SetteSere Qui	Pagina 39	72
«Offshore, sbigottiti dal silenzio calato su un settore strategico per il nostro territorio»			
21/11/2019	ravennawebtv.it	ALVARO ANCISI	73
Ancisi (LpRa): "Valle della Canna e Pialassa Baiona sofferenti. La soluzione dal Lamone, appello dell' ATC al sindaco"			
21/11/2019	FerPress		75
Il CePIM alla tavola rotonda su Formazione, logistica e intermodalità del 27 novembre			

Livorno

22/11/2019	Il Tirreno	Pagina 17	76
Paura sul cargo Grimaldi: in fiamme la sala macchine Salvo l' equipaggio			

22/11/2019	Il Tirreno Pagina 17	77
<hr/>		
22/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 57	78
<hr/>		
21/11/2019	Ansa	79
<hr/>		
21/11/2019	Corriere Marittimo	80
<hr/>		
21/11/2019	Corriere Marittimo	81
<hr/>		
21/11/2019	The Medi Telegraph	82
<hr/>		
21/11/2019	Informazioni Marittime	83
<hr/>		
21/11/2019	Portnews	84
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

22/11/2019	Corriere Adriatico Pagina 19	85
<hr/>		
22/11/2019	Centro Pagina <i>MICOL SARA MISITI</i>	86
<hr/>		
21/11/2019	Ansa	88
<hr/>		
21/11/2019	Cronache Ancona	89
<hr/>		
21/11/2019	Il Nautilus	91
<hr/>		
21/11/2019	Messaggero Marittimo	93
<hr/>		
22/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 49	95
<hr/>		
21/11/2019	Ancona Today	96
<hr/>		
21/11/2019	Ansa	97
<hr/>		
21/11/2019	Ansa	98
<hr/>		
21/11/2019	FerPress	99
<hr/>		
21/11/2019	Informare	100
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

22/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41	101
<hr/>		
22/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41	102
<hr/>		

22/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 42	103
	Facendo rete il porto può diventare leader nella logistica`	
21/11/2019	FerPress	104
	Fit-Cisl: Civitavecchia, grazie a sviluppo sistema portuale, può esser leader della logistica del Centro-Sud ma serve una strategia	
21/11/2019	La Provincia di Civitavecchia	106
	Darsena energetica grandi masse, sospesa l' esecutività del lodo arbitrale	
21/11/2019	La Provincia di Civitavecchia	107
	Sviluppo portuale, la ricetta della Cisl e del territorio	

Napoli

22/11/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 2	109
	Sulla Via della Seta piattaforme logistiche nel Mezzogiorno	
22/11/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 3	110
	Decollo lento per le Zes senza certezze su fondi e norme	
22/11/2019	Il Mattino Pagina 28	112
	Porto, la promessa del ministro «Presto il raccordo ferroviario»	
21/11/2019	corrieredelmezzogiorno.it	113
	Porto di Napoli, il ministro: «Faremo un collegamento ferroviario»	
21/11/2019	lidenaro.it	114
	Il ministro De Micheli a Napoli: Stazione-Porto, faremo un collegamento ferroviario	
22/11/2019	Il Sannio Pagina 4	115
	Stazione Marittima, consegnato il cantiere	
21/11/2019	Il Nautilus	116
	AdSP MTC: Partono i lavori al Molo Beverello	
21/11/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i> 117
	Partono i lavori al Molo Beverello	

Salerno

22/11/2019	lacittadisalerno.it	118
	«Dragaggio porto e "Porta Ovest" Voglio certezze»	

Brindisi

22/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 2	<i>ALESSIO PIGNATELLI</i> 119
	Non solo l'ex Ilva: i jolly del governo per l'area jonica	

Taranto

22/11/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 2	121
	Area a caldo, investimenti, scudo così può cambiare il piano Ilva	
22/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 3	123
	E il «cantiere Taranto» prende forma a Roma	
22/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	125
	In Regione si fa il punto su ex Tct e Marcegaglia	
21/11/2019	The Medi Telegraph	126
	Taranto, il progetto Distripark nelle mani dell' Autorità portuale	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

22/11/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 27 127
A Gioia arrivano le gru, poi toccherà al patron di Msc

Cagliari

22/11/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 3 *Davide Madeddu* 128
«L' industria resta strategica in Sardegna ma pesano i vincoli»

22/11/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 4 130
Zes sarda in arrivo: oggi vertice a Roma

21/11/2019 **Sardinia Post** 131
Istituzione 'Zona economica speciale', incontro a Roma per completare iter

22/11/2019 **MF** Pagina 27 132
TERMINAL CAGLIARI, NO A SPEZZATINO

Catania

22/11/2019 **La Sicilia** Pagina 20 133
Le ricerche dell' Università su Rai 1 domani speciale "Linea verde Life"

Palermo, Termini Imerese

22/11/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 23 134
Terminal passeggeri, la gestione ai privati

21/11/2019 **Il Fatto Nisseno** 135
La Seaview della Msc a Palermo per la prima volta: colosso da 153mila tonnellate

21/11/2019 **Informazioni Marittime** *LUCA TELESE* 136
A Palermo la conferenza per il rilancio del sistema portuale

21/11/2019 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 137
"Noi, il Mediterraneo" 19 dicembre 2019 Palermo

Focus

22/11/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 42 138
L' Europa vuole tassare le Authority. No di Ancip: «Tutelare la natura pubblica»

21/11/2019 **Corriere Marittimo** 139
Porti, infrazione europea - Ancip: Convocare il Tavolo di partenariato

21/11/2019 **FerPress** 140
Confcommercio: Uggè, l' Ue vuol tassare le Autorità portuali. Chiediamo un incontro con De Micheli

21/11/2019 **FerPress** 141
Porti, l' Ue vuole tassare le autorità di sistema. Uggè (Confcommercio): "Chiediamo un incontro con il Ministro De Micheli"

21/11/2019 **Il Nautilus** 142
Ue: Autorità portuali italiane trasformate in s. p. a.

21/11/2019 **Informare** 144
L' ANCIP esorta il MIT a convocare il Tavolo del Partenariato Nazionale Risorsa del Mare

21/11/2019	Informazioni Marittime	145
L' ANCIP difende i porti pubblici italiani		
21/11/2019	Messaggero Marittimo	146
Ancip: convocare Tavolo Partenariato Nazionale		
21/11/2019	Messaggero Marittimo	147
Confmare contro la richiesta Ue sulle tasse alle AdSp		
21/11/2019	Portnews	148
Ancip in difesa dei porti italiani		
21/11/2019	The Medi Telegraph	149
Tasse portuali, Confrasperto: "L' Italia avvii un dialogo con Bruxelles"		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 30 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

cdp
Investiamo nel domani

Torna il tema di Storia
La maturità cambia ancora
Spariscono le tre buste
di **Orsola Riva**
a pagina 31

Con il Corriere
Letteratura italiana
Oggi parte la collana
In edicola a 1,90
di **Jessica Chia**
a pagina 47

cdp
Investiamo nel domani

L'Ilva e la politica

CHI PRENDE IL TIMONE DEL PAESE

di **Paolo Mieli**

Alla fine del Settecento gli operai tessili francesi quando venivano licenziati lanciavano, per vendetta, il loro zoccolo di legno (sabot) negli ingranaggi dei telai a vapore. Vennero per questo definiti «saboteurs» e fu in quell'occasione che nacque il termine «sabotaggio». Da allora, in particolare nel corso dei conflitti, si moltiplicarono i casi di agenti che, travestiti da manovali, cercavano alla maniera dei tessili del Settecento di danneggiare gli impianti. Impianti del nemico, beninteso. Durante la Seconda guerra mondiale attivisti di questo tipo divennero un incubo, soprattutto quelli nazisti all'opera negli Stati Uniti e ad essi nel 1942 Alfred Hitchcock — appena trasferitosi dall'Inghilterra a Hollywood — dedicò uno straordinario film, *I sabotatori*, che ben descriveva come anche l'alta società proteggesse coloro che provocavano incendi nell'industria americana degli armamenti.

Qui in Italia è stato appena individuato un nuovo tipo di sabotatore (o mandante di sabotatori). Si chiama Lakshmi Mittal, è indiano, ha poco meno di settant'anni, possiede acciaierie in sessanta Paesi e fattura circa ottanta miliardi di euro l'anno. Da tempo si è trasferito a Londra dove ha acquistato da Bernie Ecclestone quella che è stata definita la casa più lussuosa (e costosa) del mondo, nei giardini di Kensington. Mittal vive nel lusso: è finito nelle cronache mondane per aver speso tra i trenta e i settanta milioni di sterline per il matrimonio di ognuno dei suoi due figli.

continua a pagina 34

Il parere del 70 per cento su Rousseau. La decisione vale anche per le elezioni in Calabria

I 5 Stelle da soli in Emilia

La base vota contro le indicazioni dei vertici. Bonaccini: regalo alla destra

Il Movimento 5 Stelle ballerà da solo alle regionali in Emilia-Romagna e Calabria, in programma il 26 gennaio. La piattaforma Rousseau ha votato contro le indicazioni del leader Luigi Di Maio. «M5S è la terza via. È una alternativa alle due forze politiche tradizionali della destra e della sinistra» ha commentato il ministro degli Esteri. «Favore a Salvini» ha avvertito il candidato del Pd alle elezioni in Emilia Stefano Bonaccini in un'intervista al *Corriere*. «I militanti del Movimento Cinque Stelle hanno sfiduciato Di Maio e Grillo, e con loro il governo contro natura col Pd» ha detto il leader leghista.

da pagina 2 a pagina 5



IL SOTTOSGREGARIO BUFFAGNI (M5S)

«Niente scudo all'azienda Chi ha inquinato paghi»

di **Lorenzo Salvia**

«A rcelorMittal, niente scudo, chi inquina paghi». Così Buffagni, M5S. a pagina 8

IL VICESEGRETARIO LEGHISTA GIORGETTI

«Sulla legge elettorale un tavolo con tutti»

di **Marco Cremonesi**

G iorgetti, Lega, apre al Pd. «Facciamo insieme la legge elettorale». a pagina 11

IL CASO BRUELHART

Dirigeva l'Antiriciclaggio Vittima delle liti in Vaticano

di **Massimo Franco**

Trasparenza finanziaria vaticana, addio. «Stiamo tornando indietro di dieci anni. E rischiamo l'isolamento nelle istituzioni di controllo internazionali: da Moneyval al gruppo Egmont», il forum che riunisce informalmente circa centocinquanta unità di intelligence finanziaria. A tre giorni dalle dimissioni del presidente dell'Aif, lo svizzero di Friburgo René Bruehlhart, i motivi del suo abbandono stanno assumendo contorni più precisi. E inquietanti.

continua a pagina 25

Santiago Le femministe: torturata per aver protestato



Daniela Carrasco, 36 anni, artista di strada cilena, è stata trovata impiccata, ma la sua morte è un mistero

Il giallo dell'artista impiccata in Cile

di **Irene Soave**

Daniela Carrasco, 36 anni, artista di strada che chiamavano «El Mimo» è stata trovata impiccata. Era una delle protagoniste della protesta che da settimane investe il Cile. Dubbi sull'ipotesi suicidio.

a pagina 21

L'INTERVISTA LA SENATRICE

Segre: pronta a guidare la commissione anti-odio

“
Stanca ma non mi arrendo
Gli insulti, la scorta: la mia vita è cambiata a questa età



La senatrice Liliana Segre, 89 anni

di **Alessia Rastelli**

«**S**e a quasi 90 anni finisci bersagliata da insulti, sotto scorta, senza più la vita semplice e riservata di prima, credo sia normale chiedersi "ma chi me l'ha fatto fare?". Liliana Segre in un'intervista al *Corriere* chiede: «Chi odia va fermato. Non mi arrendo».

alle pagine 12 e 13

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Che cosa fa un urologo in Italia, per esempio nella cittadella Federico II di Napoli? Molti mestieri. Intanto fa il medico, e piuttosto bene, tanto che riesce ad asportare il tumore a un paziente con la cirrosi epatica rifiutato da altri tre ospedali. Questo tra le sette del mattino e le due del pomeriggio. Poi, dal momento che le sacche di sangue per la trasfusione non arrivano, l'urologo si trasforma in maratoneta. Si toglie camicia, guanti, mascherina e corre per strada sotto la pioggia, destreggiandosi tra le auto ipnotizzate dentro l'ingorgo perfetto, raggiunge quella che trasporta il sangue, afferra le sacche e, sempre di corsa, torna in sala operatoria. L'intervento finisce, si sono fatte le cinque e l'urologo cambia di nuova vocazione. Diventa esploratore: poi-

A sangue freddo

ché dell'ambulanza si sono perse le tracce, gli tocca improvvisare un trasferimento del paziente in barella, passando attraverso i sotterranei che ospitano le caldaie.
Questa è stata la giornata del dottor Dino Dante Di Domenico nel racconto del nostro Fabrizio Gericolca. Simile a quella di tanti italiani che lavorano nel loro Paese, ma con il loro Paese contro. Quanto deve essere monotona, al confronto, la vita di un austriaco o di uno svedese. Sventurata la terra che ha bisogno di eroi, diceva Brecht in un'opera dedicata a Galileo, guarda caso un italiano. Ebbene sì, noi siamo quella terra. Qui si sopravvive solo a colpi di piccoli eroismi quotidiani. Il bello è che talvolta ci vengono persino bene.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

170 1850 2020

Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI

Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP

cdp.it/170



Messaggio pubblicitario



91122
9 7711 20 498008





Israele, il premier Netanyahu incriminato per corruzione, frode e abuso d'ufficio: lui grida al complotto, ma la sua era politica pare davvero alla fine



Venerdì 22 novembre 2019 - Anno 11 - n° 322
Redazione: via di Sant'Erasmo 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

Suicidio assistito

» MARCO TRAVAGLIO

Di Maio ammette ciò che tutti vedono: il M5S è "in un momento di difficoltà" (pietosio eufemismo). E Buffagni evoca la possibile "estinzione del Movimento", nato dalla fantasia di Grillo e Casaleggio come forza "biodegradabile", ma nel senso opposto alla scomparsa per mancanza di idee e di elettori. Intanto gli iscritti votano su Rousseau per presentare le liste alle Regionali del 26 gennaio in Emilia Romagna e in Calabria. E già soltanto la decisione di interpellarli, a prescindere dall'esito, era un sintomo della profonda crisi dei 5Stelle. Quand'era vivo Gianroberto Casaleggio, era lui insieme all'allora capo politico Beppe Grillo ad assumersi la responsabilità di concedere o negare il simbolo alle liste dei meetup nelle regioni e nei comuni al voto: quando i meetup litigavano o non erano pronti o non trovavano candidati all'altezza, dicevano e moriva lì. Ora invece il capo Di Maio è talmente debole che affida la decisione agli iscritti, anche se tutti i volti più noti del M5S - da Lucia Fico, da Di Battista a Taverna, da Bugani a Patuanelli, da Fracaro a Bonafede - concordavano sull'idea di saltare un giro nelle due regioni.

Consultare la base è sempre un'ottima cosa, ma c'è modo e modo di farlo: qui l'annuncio è arrivato a sorpresa l'altro ieri e non è stato minimamente preparato. Nessuno ha spiegato agli iscritti i motivi di quell'opzione: la carenza di candidati nuovi (a parte i consiglieri regionali a caccia di secondo mandato); la necessità di una profonda (ri)organizzazione non solo al vertice ma anche alla base, sui territori, dopo l'esaurirsi della spinta dei meetup; la priorità - almeno in Emilia Romagna - di non danneggiare inutilmente Stefano Bonaccini, unico antidoto al salvinismo montante, la cui sconfitta potrebbe portare alla morte prematura del governo Conte. Così quell'opzione è apparsa ai più una fuga dall'ennesima sconfitta regionale annunciata dopo quelle dell'ultimo biennio culminate nella débâcle in Umbria (l'ultima vittoria, ancorché mutilata dal sistema elettorale, è quella del novembre 2017 in Sicilia). Così ieri gli iscritti si sono ritrovati a votare al buio e, com'era prevedibile, ha prevalso il patriottismo di partito. Col risultato che i 5Stelle si sono sparati un'altra volta nei piedi, come da copione. Un caso di suicidio assistito. La linea Di Maio, chiaramente suggerita nel quesito suggestivo su Rousseau e ribadita incautamente dal capo politico a urne telematiche aperte, è stata platealmente sconfessata dalla base. E, anche se era quella di tutto il vertice M5S, a uscirne vieppiù indebolito sarà solo lui. Oggi è ancor più domani.

SEGUE A PAGINA 24



Scandalo Fca-Gm: le carte "Scarpe, fucili e viaggi per pagare i sindacati"

BORZI E NOVELLI A PAG. 15

Caso Auella, Saltalamacchia Generale: "Manganello? Di' che era un giochino"

SANSA A PAG. 14

IL 70% DEI VOTANTI SU ROUSSEAU EMILIA E CALABRIA, SCONFESSATA LA LINEA DI MAIO. LUI: "CORRIAMO SOLI". MA RISCHIA DI CONDANNARE BONACCINI (E IL GOVERNO)

VAFFA DELLA BASE AI CAPI: LISTE M5S NELLE DUE REGIONI



Mannelli



occhiano... erano giusto 10 minuti che non avevo salvini nel cervello...

Intervista a Max Bugani (5Stelle)

"E' da due anni che tutti vogliono soltanto guidare la nave, ma imbarchiamo acqua"

DE CAROLIS A PAG. 3

Gianfranco Pasquino

"Le Sardine sono una grande piazza gioiosa. Peccato che il Pd non sappia parlarle"

» CAPORALE A PAG. 5

La cattiveria

Il nuovo partito di Carlo Calenda si chiama Azione e punta al 10 per cento. Il rendimento non è niente male
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

» GIARELLI E ZANCA A PAG. 2-3

» Il pulviscolo Dem
10 candidati nani tentano l'impresa di battere Trump

» STEFANO FELTRI

Democratici hanno tre problemi. Il primo è che l'estenuante fase preliminare delle primarie non sta producendo un chiaro sfidante di Trump.
A PAGINA 16

NON SOLO VENEZIA: LA PREVENZIONE A PISA FUNZIONA, QUANDO LA FANNO

» SALVATORE SETTIS A PAG. 13

PALAZZO GIUSTINIANI Le "regole" imposte della presidente del Senato
L'ascensore riservato e l'ossessione per le cene: ecco la reggia Casellati

170
Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI
Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP
cdp.it/170
cdp
Messaggio pubblicitario

» Per accedere al piano, scardinata la pulsantiera e messa la "chiave". E nel suo curriculum anche il tentativo di rendere "imperativo" il vincolo di mandato

» CANNAVÒ E TECCE A PAG. 6



» DI FOGGIA A PAG. 10

Casey Affleck s'illumina Popolizio con Furore Starmone con amore e i dipinti di Marongiu

DA PAG. 20 A PAG. 23





il Giornale



9 771124 883008

9122

VENERDÌ 22 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 276 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2122-4071 | Giornale (ed. nazionale)

DAL 1974 CONTRO IL CORO

VOTO SU ROUSSEAU

LICENZIATO DI MAIO

La base umilia i vertici del Movimento: sì ai candidati in Emilia e Calabria
E LE SARDINE VOGLIONO IMBAVAGLIARCI

La base M5s «licenzia» Luigi Di Maio: il 70% ha risposto «No» alla votazione sulla piattaforma Rousseau che chiedeva una «pausa elettorale» per non presentarsi alle Regionali in Emilia Romagna e Calabria. Una bocciatura netta che il ministro degli Esteri ha provato a intestarsi: «Dobbiamo essere tutti felici del risultato della votazione di oggi, al voto da soli». Ma ora è caos.

Caruso, Di Sanzo e Malpica alle pagine 2-3

SONO SOLTANTO
FASCIOCOMUNISTELLI

di Alessandro Sallusti

In tutto il mondo si scende in piazza contro i governi, l'Italia è l'unico paese che preferisce manifestare con forza contro l'opposizione. Per le «sardine» - il movimento di protesta nato a Bologna e poi esportato in tutta Italia - la Lega e il centrodestra tutto sono una minaccia alla libertà e alla democrazia, e come tali vanno silenziati con ogni mezzo. Ieri i quattro fondatori, travolti dalla popolarità, hanno steso un manifesto costitutivo che la dice lunga su quanto giovani siano in realtà nati vecchi, vecchi tromboni infarciti di retorica dozzinale. Scrivono, tra l'altro: «Perché grazie ai nostri padri e ai nostri nonni avete (voi di destra, ndr) il diritto di parola, ma non avete il diritto di avere qualcuno che vi stia ad ascoltare».

Sarebbe banale ricordare a questi fasciocomunistelli che non può esistere il diritto di parola senza quello di ascolto, che ai ragazzi di Hong Kong, che stanno difendendo le loro basilari libertà dalla dittatura, è stato negato il diritto di ascolto e si preferisce menarli e arrestarli; sarebbe semplice ricordare che non i loro padri e i loro nonni, immagino partigiani, ma le truppe alleate di grandi democrazie hanno restituito agli italiani il diritto di parola e pure quello di ascolto e che se fosse stato per il Pci del '45 (partito dei loro nonni) non avremmo avuto né uno né l'altro com'è successo ai cittadini dei paesi finiti sotto l'influenza dell'Unione Sovietica.

Le «sardine» vogliono impedire il diritto di ascolto perché le parole di chi non è di sinistra sono pericolose. Pericolose per chi? Provassero ad ascoltare, forse imparerrebbero qualche cosa. Per esempio come si governa nelle regioni del Nord guidate dal centrodestra in nome della libertà e dello sviluppo. In Lombardia, Veneto, Piemonte e Liguria nessuno sente il bisogno di andare sui monti a resistere. Al mattino ci si alza e si va a lavorare perché c'è lavoro; non si muore di malasanità perché gli ospedali funzionano; si stampano libri e giornali di ogni genere e tendenza perché si è liberi; nel Bergamo, un anno fa, è stato eletto il primo senatore di colore della storia repubblicana, Toni Iwboi, guarda caso nelle liste della Lega.

Si sa, i pesci sono boccaloni, e le sardine sono tra i più stupidi. Come dice la freddura: si rinchioda dentro la sua casa, chiude la porta a chiave e la lascia fuori dalla porta.

L'ASSURDA IDEA DELLA SENATRICE L'ABBATE

Escrementi a 5 Stelle
nei motori degli autobus

di Paolo Bracalini



NEW ENTRY Patty L'Abbate, senatrice pugliese dei pentastellati

Cinque stelle forse distruggeranno l'economia italiana ma nel frattempo ci avranno regalato momenti di straordinario buonomore. Concentrati sulle sciocchezze sparate dalle varie Barbara Lezzi («Il Pil aumenta perché la gente accende i condizionatori», «al posto dell'Ilva sviluppiamo la mitocultura»), Laura Castelli («mi ritengo un tecnico. Ho lavorato (...)

segue a pagina 4

LE ANALISI

LERNER E I SONDAGGI A SORPRESA

La sinistra e le bugie
sull'antisemitismo

di Vittorio Macioce

Ha ragione Gad Lerner: l'apparenza inganna. Solo che poi lui, per non fare i conti fino in fondo con i suoi dubbi, torna a chiudere gli occhi. Trova una soluzione metafisica: l'antisemitismo di sinistra è curabile, quello di destra no. Il primo è un passo falso, un fenomeno che si può spazzare via con un buon corso di formazione, un problema serio, certo, ma periferico. Non (...)

segue a pagina 10

STRABISMO GIORNALISTICO

La Botteri non vede
le malefatte cinesi

di Riccardo Pelliccetti

Che farà adesso Giovanna Botteri? La giornalista Rai, oggi corrispondente da Pechino, è stata molto impegnata da quando è sbarcata in Cina, soprattutto in seguito alla rivolta di Hong Kong. I suoi puntuali servizi ci hanno fatto conoscere la realtà turbolenta dell'ex colonia britannica. Ineccepibile sotto il profilo professionale, anche se l'abbiamo sentita un po' tiepida (...)

segue a pagina 14

DOPPIOPESISMO SINDACALE

Landini protegge il governo:
niente sciopero contro Conte

di Antonio Signorini

I sindacati sarebbero pronti. Alcuni la chiamano «mobilitazione generale», altri rompono il tabù e dicono chiaramente che serve uno sciopero generale che tenga insieme tutte le proteste contro le scelte (o le non scelte) del governo. Manca solo una firma, forse quella più importante. Quella del segretario generale della Cgil. Maurizio Landini allergico, come si inizia a insinuare in ambienti sindacali, a proteste contro il governo Conte, sostenuto dalla maggioranza più a sinistra degli ultimi anni (M5s, Pd e Leu). I fronti aperti sono tanti. Oltre alle due crisi industriali (...)

segue a pagina 6
Fraschini a pagina 6

INCARICO EUROPEO

Berlusconi
lancia Tajani:
numero 2 del Ppe

Anna Maria Greco

Silvio Berlusconi da Zagabria, al congresso del Ppe, lancia Antonio Tajani alla vicepresidenza dei popolari europei. Il leader azzurro assicura: «Presto torneremo al governo».

a pagina 9

-IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
PROBATORI ANTI-PROSE - IL BRIBO TORRE IL ZIGORONAI NEI PAESI C'È CHI SI MUOVE

UCCISA PER DENARO

Massacra di botte la nonna
È vero, la droga fa male

di Felice Manti

La droga non fa male? Ditelo alla nonnina ammazzata a pugni dal nipote di 22 anni ieri a Ferrara per qualche euro da spartirsi in vena. Ditelo ai carabinieri che lo conoscevano bene perché era stato già denunciato per estorsione ma era libero. Ditelo ai finanzieri del Gico di Palermo, che ieri hanno arrestato due spacciatori (uno aveva il reddito

M5s, sic) pizzicati con un milione di euro di hashish. Ditelo al procuratore nazionale Antimafia Federico Cafiero de Raho, che ieri ha lanciato l'allarme sulla mafia nigeriana («sta monopolizzando il mercato degli stupefacenti») e sulle droghe sintetiche («sul Dark Web ci sono 33mila siti dove comprarla»), che costano poco e alcune come (...)

segue a pagina 8

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 22 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

cdp 
Investiamo nel domani

[Canzo, arrestato il gestore](#)

Una paga da fame nell'hotel abusivo: 50 centesimi all'ora

Pioppi a pagina 19



[Brescia, notte da incubo](#)

Reagisce: tre coltellate al gioielliere

Raspa a pagina 18

cdp 
Investiamo nel domani

[Cinque stelle in crisi](#)

La sconfitta di un leader dimezzato

Rosalba Carbutti

Luigi Di Maio ha perso quasi tutto. Non gli è bastato derogare alla purezza tra compromessi, giravolte, alleanze a destra e a sinistra. Stavolta si è superato: ha scelto di abbandonare pure il coraggio. Per un Movimento che ha iniziato urlando vaffa a tutto e tutti (partiti in primis) significa una cosa sola: suicidarsi. Demandare a un voto sulla Rete la scelta se correre o meno alle Regionali in Emilia-Romagna e Calabria è stata una plateale ammissione di debolezza. Ma, stavolta, oltre al danno è arrivata la beffa. Il web ha sconfessato la linea del capo politico e, oggi, la sua leadership, già indebolita da fronde e rivali, rischia di naufragare. Gli iscritti del M5s (pochi, hanno votato in 27mila su oltre 125mila aventi diritto) per la prima volta hanno dato ascolto alle istanze locali.

Continua a pagina 3

I GRILLINI VOTANO SU ROUSSEAU: SÌ ALLA CANDIDATURA IN EMILIA ROMAGNA E CALABRIA



Del Prete e Polidori alle pagine 2 e 3

[L'esame del 2020](#)

La Maturità cambia ancora Spariscono le buste, torna la storia

Misale a pagina 9

SONDAGGIO

L'antisemitismo dilaga nel mondo Due eccezioni: Italia e Austria

Passeri e Giardina a pagina 8

[Zanchetta forse è in Vaticano](#)

Ordine di cattura internazionale per il vescovo accusato di abusi

Fabrizio a pagina 13

Vuole lasciarlo, marito la stupra insieme agli amici

De Salvo a pagina 11



[Cavaliere Oscuro alla sbarra della S. Anna di Pisa](#)

Processo a Batman Eroe, ma va condannato

Zerboni a pagina 31



[Brescia, Super Mario ci ricasca](#)

«Balotelli, sei svegliato» L'allenatore lo caccia

Scaramuzza e commento di Tassi a pagina 35

170 1850 2020

Cassa Depositi e Prestiti
INVIAMO NEL DOMANI

Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP
edp.it/170

cdp 

Message pubblicitario



Oggi Alias Comics

INTERVISTA I cone pronte a sfidare il tempo: la faccia nascosta della Luna secondo Leo Ortolani; Pikachu&C.; il ritorno di Kurt Cobain, Il parte



Domani su Alias

TORINO FILM FESTIVAL Le donne d'acciaio di Teona Mitevaska, l'intervista a Mario Soldati, le terrificanti sorprese dell'horror



Culture

MICHEL FOUCAULT «La confessioni della carne», il volume della «Storia della sessualità» a lungo inedito
Arianna Sforzini pagina 10

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS COMICS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

VENERDÌ 22 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 280

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Luigi Di Maio foto di Fabio Sasso/LaPresse



Curre curre guaglió

Rousseau sconfessa Di Maio (e Grillo), il 70% della base 5S vuole correre in Emilia Romagna e Calabria. Ora il capo del movimento è debole e accerchiato. Pessima notizia anche per Bonaccini, candidato Pd. La sua sconfitta sarebbe la fine del mondo: tirerebbe giù il segretario dem e il governo pagina 5

OPEN ARMS E OCEAN VIKING: 300 MIGRANTI SALVATI Dalla Libia barconi carichi di bambini. Alarm Phone: «Temiamo un nuovo naufragio»

■ Ai volontari spagnoli che li hanno soccorsi è bastato uno sguardo per capire da quale inferno fuggivano. Molte, infatti, presentavano evidenti ferite da arma da fuoco, alcune anche recenti, a testimonianza delle violenze subite in Libia, vuoi perché rimaste coinvolte nei combattimenti che da mesi insanguinano la Libia, vuoi perché, ed è più probabile, vittime

dei trafficanti di uomini. Ma a colpire i soccorritori della Open Arms è stato il gran numero di bambini sul gommoni appena intercettato: 26, dei quali due bimbi di 4 e 3 anni. Altri 42 bimbi sono stati salvati dalle ong Sos Mediterranée e Medici Senza frontiere e ora sono a bordo della Ocean Viking. L'88% viaggia da solo, senza genitori o tutori, spiegano le due ong. **LANGARI A PAGINA 7**

FUORI DALLE SCATOLE Il manifesto delle sardine, «energia» pulita per la politica. Un ponte con i ragazzi di Greta

■ «Cari populistici, ci dobbiamo liberare della vostra onnipresenza opprimente, e lo stiamo già facendo». Nasce su facebook il manifesto delle sardine: diamo coraggio ai politici che ci provano. Da Bologna la protesta ormai dilaga, sono già quaranta le città che hanno visto o vedranno un flash mob contro Salvini. Il 30 novembre le sardine

saranno in scena a Napoli. Intanto sempre in campania, a Sorrento, debuttano i «fravagli», i pesci piccoli per la frittura: anche loro sono contro Salvini. I ragazzi e le ragazze dei Fridays for future inviano una lettera alle piazze itiche: «L'unione fa la forza, portate le sardine ai cortei sul clima».

LOMBARDI, POLLICE E MERLI A PAGINA 6

all'interno

Israele

Netanyahu choc, andrà a processo per corruzione

La prima volta di un premier alla sbarra in Israele. Il leader della destra reagisce accusando di tentato golpe i magistrati «di sinistra» e rifiutando per ora di dimettersi

MICHELE GIORGIO
A PAGINA 9

Gran Bretagna

Il manifesto di Corbyn punta sul rosso

Sanità pubblica, alloggi popolari, riconversione energetica, un secondo referendum sulla Brexit: il New Old Labour lancia la sfida a Johnson per le elezioni del 12 dicembre

LEONARDO CLAUDI
PAGINA 8

Gioia Tauro
Una storia che parla a Bagnoli e a Taranto

TONINO PERNA
GIULIANO SANTORO

C'è un pezzo di Sud che costituisce una specie di Ucraina, una catena di eventi alternativa rispetto a quella di Taranto, con un Meridione che si sottrae agli altofori. È la storia di Gioia Tauro e della piana che doveva ospitare un'industria siderurgica come Taranto e Bagnoli. E non è una vicenda a lieto fine.

— segue a pagina 15 —

91122
9 770225 211903

91122
9 770225 211903

1989
Reportage, commenti, foto e fumetti dalla stampa internazionale dell'epoca
In edicola e in libreria

ILVA, RIECCO LO SCUDO Conte prova a «mediare» Oggi l'incontro coi Mittal



■ Oggi l'incontro a palazzo Chigi fra il premier Conte e la famiglia Mittal. La proposta di compromesso del governo sarà: ripristino dello scudo penale con una misura stavolta di carattere generale; ammortizzatori sociali per 3mila operai, sconto di 180 milioni sul prezzo d'acquisto. Ma non è detto che basti. **COLOMBO A PAGINA 4**

Crisi pentastellata I fronti aperti del M5S e le piazze delle sardine

MASSIMO VILLORE

La febbre è alta, e non accenna a calare. La temperatura è salita quando Di Maio, dopo l'Umbria, ha dichiarato il ritorno alle origini, al Movimento né di destra né di sinistra, equidistante e ago della bilancia, refrattario ad alleanze strutturali con il Pd.

— segue a pagina 15 —

Imu e Tasi Il Comune esattore con il fucile puntato del fiscal compact

LUIGI PANDOLFI

Il governo, a quanto pare, non intende fare passi indietro sulla tassazione locale. Torna l'accorpamento dell'Imposta municipale unica e della Tassa sui servizi indivisibili (Imu e Tasi), si dà la possibilità ai comuni di pignorare i conti correnti dei contribuenti infedeli.

— segue a pagina 14 —

NON UNA DI MENO Violenza sulle donne, domani in piazza a Roma



■ Preoccupano ancora, anche se in leggera flessione, i dati sulla violenza di genere. In Italia aumentano però le denunce, soprattutto al nord. Mentre cresce il gender gap sul lavoro: il nostro è il più alto d'Europa. I centri anti-violenza denunciano il taglio dei fondi. E domani a Roma le femministe di Non Una di Meno scendono in piazza. **ALLE PAGINE 2, 3**



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 322 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 22 Novembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

La rivolta del ritiro
Linea dura di De Laurentiis
ecco la maxi-multa agli azzurri ribelli
Ferri a pag. 18



L'intervista
Sacchi: «Mele marce nello spogliatoio azzurro»
Carletto sa come fare»
Taormina a pag. 19



Il caso a Brescia
Mario Balotelli l'incorreggibile cacciato dall'allenamento
Servizio a pag. 21



M5S, schiaffo a Di Maio «No alla pausa candidiamoci»

Rousseau: correremo in Emilia e Calabria
Ilva, il governo rinvia le misure per Taranto
Oggi Conte ad Arcelor Mittal: nodo esuberi

Servizi alle pagg. 2, 3, 4, 10 e 11

Alitalia e dintorni
L'INDUSTRIA DELL'ETERNO SALVATAGGIO

Paolo Balduzzi

Qual è lo stato di salute della politica industriale italiana? Il paziente è grave, in profonda agonia. Speriamo solo non ancora in pericolo di vita. Questa è la risposta suggerita dalle recenti vicende che riguardano, in particolare, l'ex Ilva di Taranto e Alitalia. Siamo ben lontani da quella che dovrebbe essere la prospettiva normale del Paese che è stato quinta potenza industriale nel mondo e che, ancora oggi, resiste nel gruppo delle prime dieci. Ma in questo difficile autunno 2019, ci si aggancia anche a poche buone notizie per continuare a sperare. Si siederanno infatti oggi a Palazzo Chigi i vertici del governo e di ArcelorMittal per tentare di risolvere il patto delle ultime settimane.

Continua a pag. 43

La crisi di Napoli
«Noi dimenticati nella fabbrica della Whirlpool»

Si sono spente le luci sulla Whirlpool, quasi nessuno più pensa ai quasi 400 operai napoletani a rischio licenziamento. Appuntamento per il 27 novembre a Roma.

Roano a pag. 5

Enrico Giovannini
«L'Italia attrae ma non ha piani per il futuro»

«L'Italia? Riesce a suscitare ancora una significativa forza di attrazione rispetto agli investitori esteri. Il nostro problema è l'incoerenza». Parola dell'ex ministro Enrico Giovannini.

Santonastaso a pag. 5

Salvini, il via libera a Caldoro «Sindaco di Napoli alla Lega»

Il leader del Carroccio: «Stefano è stato un ottimo amministratore»
L'ex governatore: decide la squadra. Il patto per Regione e Comune

Paolo Mainiero
Inviato a Sorrento

Finisce con il popolo della Lega che si mette pazientemente in fila per un selfie con il leader. Matteo Salvini a Sorrento, il tour in costiera porta il «via libera» alla candidatura Caldoro per il centro-destra alla Regione Campania. Dice Salvini: «Caldoro alla Regione, a noi il Comune di Napoli». L'ex governatore ringrazia: «Decide la coalizione».

A pag. 6 con Di Giacomo

Il reportage

Sardine, il debutto è un flop a Sorrento solo 300 in piazza

Un arcobaleno di ombrelli colorati ha invaso il Corso Italia e dintorni, a Sorrento, mentre Matteo Salvini era al Circolo dei Forestieri. La pioggia ha però rallentato la partecipazione ispirato alle «sardine».

Siniscalchi a pag. 9

L'analisi

LA TERZA SFIDA 15 ANNI DOPO E LA CAMPANIA IMMOBILE

Massimo Adinolfi

Siva dunque verso un nuovo confronto fra Vincenzo De Luca e Stefano Caldoro. Partita, rivincita e bella: dopo la prima sfida per la conquista di palazzo Santa Lucia, vinta da Caldoro, nel 2010, e la seconda vinta da De Luca, nel 2015, toccherà, nel 2020, ancora a loro due. Vinca il migliore ma, al termine, l'intero ciclo di questa lunga tenzone sarà durato la bellezza di quindici anni. A non dire che l'uno e l'altro non si affacciavano per la prima volta agli onori della cronaca nel 2010, ma avevano entrambi una già lunga carriera politica alle spalle: una vita. Cosa vuol dire, questo? Che in Campania è tutto fermo, che mentre il mondo gira il Campania nulla cambia? Io rovescerei la prospettiva: forse vuol dire che Caldoro e De Luca rimangono, per i rispettivi schieramenti, le uniche certezze, mentre tutto il resto marcesce ancor prima di venire a maturazione.

Cosa c'era nel panorama politico italiano, nel 2010? Berlusconi era capo del governo, della maggioranza facevano parte, con il Popolo della Libertà, la Lega Nord di Bossi e Maroni e Alleanza Nazionale di Gianfranco Fini. Nessuno di questi partiti esiste più.

Continua a pag. 43

La riforma del pronto soccorso mai partita, torna il caos



Pazienti sulle barelle nei corridoi dell'ospedale Cardarelli di Napoli. NewFotoSud Sergio Siano

Il Cardarelli prigioniero delle barelle

Ettore Mautone a pag. 27

Vomero, un padre sotto accusa Accusato di violenze sui figli il processo dura da vent'anni

Leandro Del Gaudio

Vent'anni non sono bastati per stabilire cosa era accaduto al Vomero, quando lasciava i figli tra le braccia del padre, suo ex marito. Vent'anni non sono bastati per chiudere i conti con la giustizia, per avere una sentenza definitiva, per farsene una ragione. E per sapere se quella storia di fine anni Novanta - conosciuta mediaticamente come l'inchiesta sui riti satanici - è stata una battaglia legale degna

di essere combattuta. Tribunale di Napoli, aula 315, prima sezione di Corte di appello, dura pochi minuti l'udienza a carico di un uomo accusato di aver provocato lesioni gravi ai suoi tre figli. Udenza rinviata al 16 gennaio, mentre la parte offesa - la sua ex moglie, Rosita Maiello, confida: «Ho paura della prescrizione. Ho paura che, tra stop e rinvii, anche quest'ultimo capo di imputazione finisca in un nulla di fatto, ho diritto a una verità giudiziaria».

A pag. 33

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

SUSTENIUM PLUS LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

Cil 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° 322 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 22 Novembre 2019 • S. Cecilia

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Lo studio
Calvizie, l'origine scoperta in Cina: proteina mutata geneticamente
Malfetano a pag. 13



Il concertone
Venditti-De Gregori un Olimpico per due annuncio a sorpresa (e un disco in arrivo)
Marzi a pag. 32



La trattativa
Friedkin va avanti l'imprenditore Usa vuole la Roma e tornerà a Natale
Pompetti e Trani nello Sport



Il Messaggero Casa
BILOCALE
messaggerocasa.it

Senza strategie
Il Paese dell'eterno salvataggio industriale

Paolo Balduzzi
Qual è lo stato di salute della politica industriale italiana? Il paziente è grave, in profonda agonia. Speriamo solo non ancora in pericolo di vita. Questa è la risposta suggerita dalle recenti vicende che riguardano, in particolare, l'ex Ilva di Taranto e Alitalia. Siamo ben lontani da quella che dovrebbe essere la prospettiva normale del Paese che è stato quinta potenza industriale nel mondo e che, ancora oggi, resiste nel gruppo delle prime dieci.

Ma in questo difficile autunno del 2019, ci si aggrancia anche a poche buone notizie per continuare a sperare. Si siederanno infatti oggi a Palazzo Chigi i vertici del governo italiano e di ArcelorMittal per tentare di risolvere il pasticcio delle ultime settimane. Obiettivo principale: dare certezza, prospettiva e tranquillità a lavoratori e famiglie coinvolte. Obiettivi secondari, ma forse nemmeno tanto dal punto di vista degli attori coinvolti: evitare una figuraccia al governo e possibili manovre legali al gruppo franco-indiano. Se le proposte sul tavolo oggi permetteranno di salvare la situazione - cosa che non avverrà comunque nel giro di qualche giorno - allora sopravvivrà la speranza, innanzitutto, che il sistema Paese, seppure in maniera molto imperfetta e macchinosa, ha saputo reagire.

Continua a pag. 26

Sì a liste M5S, colpo a Di Maio

► Rousseau ribalta i pronostici: il 70% per l'ok in Emilia e Calabria. Il leader: corriamo da soli Poi si sfoga: mi hanno abbandonato. Oggi Grillo a Roma. Pd spiazzato: proviamo ad allearci

ROMA La piattaforma Rousseau ha rovesciato i pronostici, assestando un colpo al leader M5S Di Maio: il 70% dei votanti è favorevole alla presentazione di liste grilline alle elezioni regionali di Emilia Romagna e Calabria. Ira di Di Maio: «lo lascio solo, ci presenteremo». E aggiunge: «Lo ammetto, siamo in difficoltà». Grillo si precipita a Roma. Il responso del referendum on line crea problemi anche al Pd: allora cerchiamo di allearci.

Ajello, Canettieri, Pirone e Pucci alle pag. 6 e 7

Oggi il premier vede i Mittal: scoglio sugli esuberi



Ilva, il governo rinvia le misure per Taranto Alitalia, senza soci il prestito è a rischio

Alberto Gentili
Oggi Conte incontra i vertici di ArcelorMittal (lo scoglio a questo punto sembrano essere gli esuberi) dopo che ieri il Consiglio dei ministri ha rinviato le misure da sottoporre alla controparte. Taranto è in attesa anche di investimenti. E ora è allarme per Alitalia: senza soci salva-azienda il prestito diventa a rischio.

A pag. 3
Dimito e Franzese da pag. 2 a pag. 5

La manovra
Sigarette e auto ecco la stangata Multe via email

ROMA C'è all'orizzonte una nuova stangata sulle sigarette elettroniche e un ulteriore balzello sulle auto aziendali. Si cercano coperture per la manovra. E spuntano anche le multe via mail.

Pacifico a pag. 8

L'argentino Zanchetta imbarazza il Papa. «Tolta ai bimbi la dignità»



Abusi, mandato di cattura per il vescovo

Papa Francesco durante l'incontro con il re thailandese Rama X (foto EPA) Giansoldati a pag. 15

«Luca ucciso perché sapeva qualcosa» La mossa dei legali

► Omicidio Sacchi. Intervista in tv: «Lui picchiato lei senza graffi» Ipotesi esecuzione per eliminarlo

Alessia Marani e Camilla Mozzetti

«Luca poteva avere scoperto qualcosa e per questo è stato ucciso». Così i legali della famiglia di Luca Sacchi, il personal trainer di 24 anni, ucciso il 23 ottobre con un colpo di revolver alla nuca, accompagnando il padre del ragazzo, Alfonso, ieri sera negli studi di Porta a Porta.

A pag. 16

Il dietrofront
Maturità, si cambia l'orale senza buste

Maturità, si cambia ancora ad anno scolastico in corso. Niente più buste per l'orale e torna il tema di storia. Lo ha annunciato il ministro.

Loiacono a pag. 19

In attesa del processo
Il ritorno di De Vito in Campidoglio: resto o sfiduciatemi

Lorenzo De Cicco
Marcello De Vito torna in Campidoglio scortato da staff e familiari, otto mesi dopo l'arresto per l'affaire Tor di Valle, per cui è ancora sotto processo per corruzione, ma che affronterà da uomo libero. Dallo schermo di presidente del Consiglio comunale dice: «Resto, oppure revocatemi».

A pag. 11
Canettieri a pag. 11

170

1850 2020

Cassa Depositi e Prestiti

INVESTIAMO NEL DOMANI

Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP

cdp.it/170

Messaggio pubblicitario

SAGITTARIO
GIORNI DI FESTA

Buongiorno, Sagittario!
Avrete un anno in più, ma non è un problema, anche se avete già la vostra età, siete il segno che resta sempre giovane, almeno nel comportamento di tutti i giorni, sapete far divertire e ridere. Alle 15 e 59 minuti, Sole arriva e apre il vostro mese zodiacale, partenza che può essere definita fortunata e incantevole per l'amore. Partite con Venere e Giove nel segno, Luna magnifica, la vita è bella. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
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 22 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Investiamo nel domani

Mihajlovic di nuovo alla guida del Bologna

Sinisa più forte della malattia, torna in panchina

Giordano a pagina 37



Lotta all'evasione

Novemila pignoramenti in dieci mesi

Servizio in Cronaca



Investiamo nel domani

Cinque stelle in crisi

La sconfitta di un leader dimezzato

Rosalba Carbutti

Luigi Di Maio ha perso quasi tutto. Non gli è bastato derogare alla purezza tra compromessi, giravolte, alleanze a destra e a sinistra. Stavolta si è superato: ha scelto di abbandonare pure il coraggio. Per un Movimento che ha iniziato urlando vaffa a tutto e tutti (partiti in primis) significa una cosa sola: suicidarsi. Demandare a un voto sulla Rete la scelta se correre o meno alle Regionali in Emilia-Romagna e Calabria è stata una plateale ammissione di debolezza. Ma, stavolta, oltre al danno è arrivata la beffa. Il web ha sconfessato la linea del capo politico e, oggi, la sua leadership, già indebolita da fronde e rivali, rischia di naufragare. Gli iscritti del M5s (pochi, hanno votato in 27mila su oltre 125mila aventi diritto) per la prima volta hanno dato ascolto alle istanze locali.

Continua a pagina 3

IGRILLINI VOTANO SU ROUSSEAU: SÌ ALLA CANDIDATURA IN EMILIA ROMAGNA E CALABRIA



DI MAIO BOCCIATO M5S IN CAMPO

Del Prete e Polidori alle pagine 2 e 3

L'esame del 2020

La Maturità cambia ancora Spariscono le buste, torna la storia

Misale a pagina 9

SONDAGGIO

L'antisemitismo dilaga nel mondo Due eccezioni: Italia e Austria

Passeri e Giardina a pag. 8

Zanchetta forse è in Vaticano

Ordine di cattura internazionale per il vescovo accusato di abusi

Fabrizio a pagina 13

Vuole lasciarlo, marito la stupra insieme agli amici

De Salvo a pagina 11



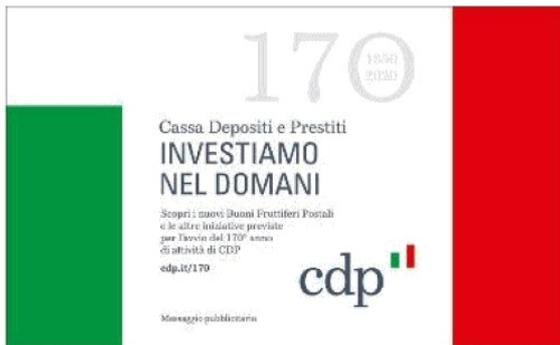
Processo a Batman Eroe, ma va condannato

Zerboni a pagina 31



Brescia, Super Mario ci ricasca «Balotelli, sei svogliato» L'allenatore lo caccia

Scaramuzza e commento di Tassi a pagina 35



170 ANNI STATO

Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI

Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP
edp.it/170

cdp

Message pubblicitaria



VENERDÌ 22 NOVEMBRE 2019
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIII - NUMERO 274, 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 5398.200 www.manzoniadvertising.it GNN

SCUOLA

Maturità, già bocciata la riforma: torna il tema di Storia, addio buste

BERLINGUER / PAGINA 13



L'EVENTO A PALAZZO DUCALE

Banksy, in mostra a Genova lo sberleffo che si è fatto arte

CABONA / PAGINA 46



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 9
Economia-Marittimo	Pagina 14
Genova	Pagina 21
Cinema/Tv	Pagina 44/45
Xte	Pagina 46
Sport	Pagina 50
Meteo	Pagina 55

STASERA L'INCONTRO CHE SI SPERA DECISIVO: PREVISTO IL RIPRISTINO DELLO SCUDO LEGALE

Ex Ilva, prove di accordo tra governo e Mittal: investimenti e 2000 uscite

Regionali, i militanti del M5S votano su Rousseau e sconfessano Di Maio
Passa la linea di presentarsi in Emilia e Calabria. Il leader: siamo in difficoltà

IL COMMENTO

MARIO DEAGLIO

SI PUÒ FERMARE IL DECLINO DEL NOSTRO PAESE

Il Mose, l'Alitalia, l'Ilva: sono vicende che si inquadrano in un generale declino italiano nel quale crollano i soffitti delle scuole e i ponti delle autostrade, si trovano i soldi per le Olimpiadi, ma non quelli per università e ospedali. Tutto questo succede per il trionfo dell'incompetenza, per la politica dell'elemosina, per il rifiuto a guardare al futuro. Si può arginare questo declino? Sì, a patto di riappropriarsi del nostro futuro.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

Il dossier sull'ex Ilva è all'esame del Consiglio dei ministri e secondo molti l'intesa tra il governo e Mittal è a un passo. L'incontro di questa sera a Palazzo Chigi potrebbe concludersi con una stretta di mano. Resta lo scoglio dei duemila esuberanti ed è probabile il ripristino dello scudo penale. Trattativa aperta invece sull'Altoforno 2, che i giudici vogliono chiudere.

Leri sera Conte ha riunito a cena i ministri coinvolti: «Lo scudo penale può essere un elemento che potremmo andare a considerare. Tratto se l'attività non sarà dismessa», ha detto il premier. Mentre l'azienda si augura di fare «buoni progressi» con il governo: «La situazione è difficilissima, abbiamo fatto ogni sforzo in buona fede».

BARBERA, CAPURSO E MARTINI / PAGINE 3 E 6-7

IL CASO

Paolo Baroni

Alitalia, si tratta ancora Conte: «Niente toppe»

I protagonisti del negoziato trattano mentre il premier Conte assicura: «Niente toppe». L'ARTICOLO / PAGINA 2

LITE CON I CINQUESTELLE

Francesco Grignetti / ROMA

Il Pd: sulla prescrizione la maggioranza rischia

Franceschini avverte il ministro Bonafede: sulla prescrizione si rischia la crisi. L'ARTICOLO / PAGINA 7

IL FORUM DEL SECOLO XIX E DI MEDITELGRAPH

La minaccia degli hacker sulle maxi-navi intelligenti

I pirati che spaventano gli armatori di oggi non navigano a bordo di vascelli armati ma lavorano al chiuso di una stanza, davanti a un computer. Quello della pirateria informatica è un fenomeno in crescita continua, che a livello globale muove un fatturato da 3 mila miliardi di dollari. L'internet delle cose, con 50 miliardi di dispositivi connessi entro il 2020, costituisce una minaccia an-

che per il mondo dello shipping. E preoccupa chi punta sulle navi-drone e su sistemi di controllo a distanza sempre più complessi. Il fenomeno è stato al centro di un dibattito nel forum organizzato a Genova dal Secolo XIX e da MediTelegraph. Rispondere agli hacker si può, è la ricetta degli esperti, ma occorrono investimenti e procedure di garanzia.

GALLOTTE QUARATI / PAGINE 14 E 15

I DETTAGLI DELL'ACCORDO

Carige, in esubero gli over 59 anni Le prime filiali chiudono lunedì

L'accordo con i sindacati prevede altre 800 uscite in totale da Carige: esuberanti a partire dai 59 anni. Previste 70 assunzioni e integrativi rinnovati per chi resta. Scatta anche il piano di chiusura delle filiali. E adesso la Consob è pronta al sì all'aumento di capitale.

G. FERRARI / PAGINA 4



Cresce ancora il ponte di Genova Morandi, il giallo dei sensori rotti

Il ponte di Genova prende forma. Con il montaggio del terzo pezzo di impalcato, la struttura del viadotto disegnato da Renzo Piano inizia a essere visibile (foto Balastro). Intanto la procura e la Finanza indagano sui documenti valutati in passato dal Cda di Autostrade, in cui si parlava di "rischi bassi di cedimento strutturale" per il Morandi. Le assicurazioni erano motivate dalla presenza di sensori. Che, a quanto si è scoperto, erano rotti dal 2015.

FREGATTI, GRASSO E SCULLI / PAGINE 5 E 24-25

ROLLI



BUONGIORNO

Il sindaco di Biella si è dato del cretino da solo per aver rifiutato la cittadinanza onoraria della sua città a Liliana Segre e per averla offerta a Ezio Greggio, oltretutto indisposto a riceverla. Uno che si dà del cretino da solo è di per sé già meno cretino di quanto annunci, ma inviterei a un'autocritica altrettanto spontanea l'intera comunità degli amministratori locali che da qualche settimana giocano a questo gratta e vinci, premio la prima pagina (quindi un po' cretini anche noi), e secondo sceneggiatura, per cui la sinistra propone sapendo che la destra si oppone, e la destra si oppone sapendo che la sinistra propone, e tutti contenti di avere interpretato la parte richiesta dal pubblico di riferimento. Il quale, naturalmente, ci mette la sua, di cretineria, prolungando

L'antico arsenale

MATTIA FELTRI

lo stucchevole duello con l'impiego di armi dell'antico arsenale: fascista, comunista, razzista, buonista e così via. Se andate a vedere i sereni commenti alla foto del sindaco di Biella impegnato in un imbarazzante baciamento a Salvini, capirete che la metà potrebbe essere oggetto delle attenzioni della commissione Segre, quanto a diffusione d'odio, fino al capolavoro di ribaltamento e di cretinaggine di uno che antifascisticamente chiosa così: «Se questo è un uomo». Chissà quanto ne sarebbe felice Primo Levi, e chissà quanto lo è Liliana Segre, una che proprio non si può lasciare in pace mai, la si tira di qua e di là a proprio piccino vantaggio e non per quello che dice e fa ma perché, per nascita e sciagura, è una ebrea deportata. Cioè, di nuovo, per quello che è.



170
1880
2020

Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI

Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP

cdp.it/170

cdp logo

Messaggio pubblicitario





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Crisi di impresa
Società alla scelta
per la nomina
del sindaco
o del revisore

Cioccarelli e Gavelli
— a pagina 29



Professionisti
Iscritti agli Albi
sempre in crescita
I tecnici pagano
il conto della crisi

Maria Carla De Cesari
— a pagina 31

cdp
Investiamo nel domani

FTSE MIB 23279,78 -0,31% | SPREAD BUND 10Y 161,70 -1,80 | €/€ 1,1091 +0,29% | BRENT DTD 65,85 +1,23% | Indici&Numeri → PAGINE 38-41

Moody's, banche tedesche sotto tiro

REDITO IN CRISI

L'agenzia di rating abbassa da stabile a negativo l'outlook sul sistema

La Buba: rischi sul comparto Anche la Bce teme l'impatto dei tassi bassi sugli istituti

Edizione chiusa in redazione alle 22,15

La politica di tassi negativi della Bce rischia di far male alle banche tedesche. L'agenzia Moody's ha cambiato da stabile a negativo l'outlook sul sistema bancario di Berlino aspettandosi che «la redditività e il complessivo merito di credito degli istituti si indebolisca in un contesto di bassi tassi di interesse» nei prossimi 2-3 mesi. Allarme anche dalla Bundesbank: «In inaspettato sprofondamento della congiuntura e un brusco aumento dei premi di rischio potrebbero sensibilmente impattare il sistema finanziario tedesco». — a pagina 8

DOMANDE & RISPOSTE

Tutti i segreti del fondo salva Stati

— a pagina 9

MECCANISMI DI STABILITÀ

COME COMPLETARE L'INCOMPIUTA EUROPEA

di Paolo Savona

Caro Direttore, rispondo al suo cortese invito di esprimere un giudizio sul Mes, il Meccanismo europeo di stabilità che verrà sottoposto all'approvazione del Consiglio dei capi di stato e di governo nel prossimo dicembre. Sono sorte preoccupazioni circa i possibili riflessi che il contenuto del Trattato avrà sulle banche e, più in



generale, sul mercato finanziario. Resto dell' avviso che l'Italia non avrà necessità di ricorrere al Fondo perché il suo debito pubblico è solvibile e non è esposto a rischi di ridenominazione, salvo che non sia oggetto di un forte attacco speculativo mosso da istanze di un possibile guadagno o da politiche a noi contrarie che violano i fondamenti dell'Unione europea. — Continua a pagina 25

RISCHI ANCHE PER LE FONDAMENTA LIGNEE



Emergenza in laguna. Lavori di manutenzione alle scarpate di protezione dei palazzi in un canale di Venezia

Venezia, allarme manutenzione servono 100 milioni all'anno

Da una quindicina d'anni la spesa per la salvaguardia di Venezia si limita al solo Mose e poco più. In passato, quando si restauravano le fondazioni ammalorate delle case e delle rive e si riaggiustavano le palade di legno sommerso sotto le fondamenta, per la salvaguardia di Venezia si spendevano 100 milioni l'anno di finanziamenti pubblici. **Gilberto Netti** — a pag. 21

Soccorso pubblico per ex Ilva e Alitalia

LE SPINE DEL GOVERNO

Sul siderurgico ipotesi coinvolgimento dello Stato con le sue società

La compagnia aerea è in attesa d'incassare altri 400 milioni di prestito

Soccorso pubblico per Alitalia ed ex Ilva. Oggi è il programma il vertice Conte-Mittal sul futuro dello stabilimento di Taranto. Le partecipate pubbliche, insieme ai ministeri, sono state

chiamate a raccolta per investimenti nel territorio di Taranto. Nel governo però tuttora non si esclude l'ipotesi di un ingresso diretto nel capitale, accanto ad Arce/KMittal. Schema che però starebbe incontrando forte resistenza da parte delle fondazioni bancarie azioniste di Gilpe da parte delle partecipate. Su Alitalia, Conte ha promesso una soluzione di mercato. Ma da due anni a mezzo Alitalia è venuta in vitata soldi pubblici: 1900 milioni di euro pompati nell'aviazione commissariata dal governo Genitori. Soli degli spesi, il governo attuale ha stanziato con decreto, ma non ancora erogato, altri 400 milioni. — Servizio alle pagine 2 e 3

IL CASO TARANTO

Area a caldo, investimenti e scudo. Così può cambiare il piano

Fotina e Perrone — a pagina 2

IL CASO ALITALIA

Conte insiste per una soluzione di mercato. Proroga in arrivo

Gianni Dragoni — a pagina 3

PANORAMA

PIATTAFORMA ROUSSEAU Schiaffo a Di Maio La base M5S chiede di presentare liste in Emilia e Calabria

Una brutta scioglimento per Luigi Di Maio. La piattaforma Rousseau ha deciso il M5S parteciperà con proprie liste alle elezioni regionali in Emilia-Romagna e Calabria. A favore delle liste si è espresso il 70,6% degli iscritti, contro il 29,4% degli aventi diritto al voto. Di Maio sarà in prima linea. — a pagina 11 con l'analisi di **Lina Palmieri**

AUTO

Fca, Elkann: bene con Psa Da Gm solo accuse false

L'azione legale di General Motors non preoccupa Fca («bugie») che procede spedita verso la fusione con il gruppo francese Psa. L'obiettivo è firmare l'accordo entro fine anno. Lo assicura il presidente John Elkann. — a pagina 29

FERROVIE

Toscana, piano da 1,4 miliardi per l'acquisto di 100 nuovi treni

Marco Morino — a pag. 17

MEDIO ORIENTE

Israele, incriminato Netanyahu per corruzione

Il Procuratore generale Avichai Mandelblit ha deciso di incriminare per corruzione Benyamin Netanyahu in una delle 3 inchieste. Confermate anche le accuse di frode e abuso di ufficio. Netanyahu ribatte: «È un golpe». — a pagina 28

DOMANI IN EDICOLA

Plus24: investire a 10 anni Su quali titoli e bond puntare

Dove investire nei prossimi 10 anni? Quali sarà l'asset allocation vincente? Oggi i bond sicuri non offrono più ritorni interessanti. Su cosa puntare adesso? Il parere del gestore. Domani su Plus 24 insieme al quotidiano.

170 1850 2020

Cassa Depositi e Prestiti
INVIAMO NEL DOMANI

Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP

cdp.it/170

cdp

Messaggio pubblicitario

Bonafede: «Si allenterà la stretta sugli onerosi versamenti fiscali»

INTERVISTA
ALFONSO BONAFEDE

139 miliardi
Il valore in euro del mercato degli appalti in Italia nel 2018

Decreto Fiscale
Spinta ai Pir, compensazioni cambiate

Via libera in commissione alla Camera al taglio delle sanzioni per le indebitte compensazioni e, in attesa del voto di lunedì, maggioranza e governo riscrivono le regole per rilanciare i Pir con un allentamento dei vincoli. Tra gli emendamenti dei ministeri alla manovra premi di produttività decassati anche per gli statali, piattaforma digitale per il pagamento delle multe, identità digitale (Spid) per tutti gli italiani.

Riforme
Rotazioni e sorteggi negli appalti, premi alle imprese più solide

Salerno e Santilli — a pag. 5

Giuliano Negri — a pag. 11

Mobili e Rogari — a pag. 6

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA

Vestiaire Collective, un nuovo modello per il lusso circolare

Chiara Beghelli — a pag. 35

ILSOLE24ORE.COM

24+
Fatti, notizie, approfondimenti, gallery e video. L'informazione diventa Premium





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 22 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 322 - € 1,20
S. Cecilia vergine

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 396, tel 06/675.881 * Abbinamenti 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 0391-6890

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

LA RABBIA DI PALAZZO CHIGI

Conte allo scontro finale con i nemici Benetton

Incontro riservato del governo con i vertici di Atlantia, volano parole grosse «In Alitalia se ci garantite Autostrade». Risposta: «Ah sì? Addio concessione»

Caleri e Solimene alle pagine 2 e 3

Il Tempo di Oshø

Di Maio in minoranza pure su Rousseau: M5S alle regionali

Amata, Martini e Mazzoni alle pagine 4 e 5



Girano tangenti pure per i lavori in Corte d'Appello

«Se abbiamo i telefoni sotto controllo mi arrestano». Le paure dell'imprenditore intercettato si sono materializzate ieri, quando la Finanza di Roma ha bussato alla sua porta e a quella di altre 19 persone accusate a vario titolo di corruzione, falso e turbativa d'asta.

Ossino a pagina 17

Campidoglio De Vito torna a presiedere l'Aula Grillini nel caos

De Rosa a pagina 14

Autostrada dei Parchi Automobilisti salvati Niente aumenti per tutto il 2020

Sbraga a pagina 22

Emergenza

Allarme rifiuti Lite Raggi-Zinga

Situazione già critica Ma Comune e Regione si incolpano a vicenda

Magliaro a pagina 15

La beffa

E la Capitale paga una Tari da record

Studio Mediobanca: tariffa da 255 euro È la più alta d'Italia



a pagina 15

Il dramma

Giù dalla finestra a quindici anni

Tragico suicidio a Ostia Perde la madre adottiva e si lancia dal 5° piano

a pagina 19

Scuola

Bimbi a lezione in sala mensa

Gli istituti sono a pezzi e i lavori non partono Caos in tutta la città

Conti a pagina 16

Appia

Investita dal camion muore sulle strisce

La donna travolta mentre stava andando a trovare la madre

Mariani a pagina 19

La trattativa

Il piano di Friedkin per l'affare Roma

Il magnate texano entrerà gradualmente C'è la gradola-stadio



Austini a pagina 34

170 1850 2020
cdp
cdp.it/170

Il diario

di Maurizio Costanzo

Avrete letto, probabilmente, che Biella voleva rendere omaggio, con la cittadinanza onoraria, a Liliana Segre, vittima della follia nazista. Qualcuno, al Comune o dintorni, ha avuto da ridire e la cosa è caduta. Dopo qualche settimana, sempre a Biella, hanno proposto la cittadinanza onoraria ad Ezio Greggio di "Striscia la notizia". E Greggio, proprio in ragione del comportamento nei confronti della Segre, ha rifiutato. Mi complimento con Ezio Greggio per un atteggiamento di persona civile e con buona memoria. Non possiamo dimenticare che Liliana Segre, vittima dell'olocausto è stata (ed è ancora) motivo di insulti sui social da parte degli odiatori.

170 1850 2020
Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI
Scopri i nuovi Servizi Fruttiferi Paraleli e le altre iniziative pensate per l'arrivo del 170° anno di attività di CDP.
cdp.it/170
Messaggio pubblicitario
cdp

Venerdì 22 Novembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 276 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta escludibile con Marketing Up! (ItaliaOggi € 2,30 + Marketing Up! € 0,90)

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



cdp
Investiamo nel domani

Debito pubblico: o lo tagliamo noi oppure lo taglia la Ue. Una terza soluzione non esiste proprio
Domenico Cacopardo a pag. 5

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

cdp
Investiamo nel domani

DECRETO FISCALE
Doppio binario per le sanzioni sul mod. F24 sbagliato
Bartelli a pag. 31

Ingorgo fiscale il 2 dicembre
Scadono contemporaneamente i termini delle dichiarazioni dei redditi, delle liquidazioni periodiche, dell'esterometro, del secondo acconto ecc.

TAR DEL LAZIO
Patrimoni sul web solo per dirigenti dei ministeri
Olivieri a pag. 32

Scadranno contemporaneamente i termini per l'invio delle dichiarazioni fiscali, delle liquidazioni periodiche del terzo trimestre, dell'esterometro del mese di ottobre e come se non bastasse, bisognerà anche procedere al versamento del secondo acconto delle imposte oltre al pagamento delle rate di rottamazione e saldo e stralcio. La scadenza naturale di questa serie di adempimenti e pagamenti cadendo di sabato viene posticipata al 2 di dicembre.
Mandolisi a pag. 31

Novelli: il Pd ha perso la sua identità E quindi gli sfuggono anche le Sardine
La Piastiforma

Ricciardi a pag. 7

BATTAGLIA EPOCALE
Scontro all'ultimo sangue fra Gm e Fca
Ruggieri a pag. 8

CALOGERO MANNINO
Zingaretti si può salvare solo con le elezioni anticipate
Bicella a pag. 6

TUTTE LE NOVITÀ
Per Italo oltre 100 treni al giorno e nuovi collegamenti
Galli a pag. 15

CONPROFESSIONI
Nel campo socio-sanitario gli operatori crescono: +53%
D'Amico a pag. 39

Tra gli emendamenti al decreto legge fiscale anche la norma sui ritardi nel versamento delle imposte
La p.a. non paga, niente sanzioni

Stop alle sanzioni previste in caso di tardivo ed omesso versamento delle imposte, a favore di tutti i contribuenti che non hanno potuto assolvere al proprio debito fiscale a causa dei tardivi pagamenti della pubblica amministrazione. Differimento dal 23 luglio al 30 settembre del termine per la presentazione del 730. Credito di imposta fino a 200 mila euro per le riqualificazioni alberghiere. Sono alcuni degli emendamenti del rielaborato al decreto fiscale depositati in commissione alla Camera.
Macheda-Bartelli a pag. 33

DIRITTO & ROVESCIO
Jeffrey Epstein era un uomo politico e di affari americano molto influente che, dopo lunghe esitazioni, era stato messo in carcere sotto l'accusa di essere stato, non solo un pedofilo seriale e uno stupratore inarrestabile, ma anche il capofila di una rete internazionale di suoi pari che usufruivano delle sue numerose residenze nelle capitali che contano e di ripetute ospitalità sui suoi jet privati. Nel suo giro sono coinvolti uomini di stato (anche altissimi e tuttora potenti), grandi uomini, magnati della borsa. Si era creduto che con il suo suicidio in carcere (ma è stato suicidio?) si potesse chiudere la vicenda che si è tentato di insabbiare in tutti i modi. Ma il gioco fra ricattati e ricattatori è troppo vasto. Nella trappola ora c'è cascato anche il figlio della regina Elisabetta, Andrea, che ha ammesso qualche sua colpa in un'intervista alla BBC. Sarà costretto a ritirarsi a vita privata. Ma le sue vicende con Epstein non sono state cancellate. Costoro si ritengono impuniti. Ma è cambiata l'aria. Per tutti.

CON ACQUE RAFFREDDATE E MOTO ONDOSO SIMULATO
Ora Dubai alleva i salmoni nel deserto in vasche high tech

Hamdane bin Mohammed bin Rached Al-Maktoum
Mercantini a pag. 13

PARIA FEDERICO DI CHIO
Mediaset valorizza i suoi archivi sul digitale
Piazzola a pag. 21

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Dirigenti pubblici - La decisione del Tar del Lazio sui patrimoni sul web
Cassazione - La sentenza su fisco e patteggiamento
Brevetti internazionali - La nota Uibm sull'aumento delle tasse sul deposito

QUINTA EDIZIONE
Motore Italia, il 26 novembre l'evento per le pmi che fanno muovere il Paese
Mendaia a pag. 15

COLOSSO MEDIATICO
Anche per Usa Today è tempo di tagli e risparmi
Capriani a pag. 20

DATI NIELSEN
Podcast, già 12,1 milioni di utenti in Italia
Secchi a pag. 20

170 1850 2020
Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI
Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP
cdp.it/170
cdp
Messaggio pubblicitario

LA NAZIONE

VENERDÌ 22 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

cdp 
Investiamo nel domani

Tragedia a Pisa. Portava le cuffie per la musica

**Attraversa i binari
muore a 20 anni
travolto dal treno**

Bargagna e Cofano a pagina 19



Da Città di Castello all'Armenia

**Ditta delocalizza
Undici operai
salvi con la coop**

Stocchi a pagina 27

cdp 
Investiamo nel domani

Cinque stelle in crisi

**La sconfitta
di un leader
dimezzato**

Rosalba Carbutti

Luigi Di Maio ha perso quasi tutto. Non gli è bastato derogare alla purezza tra compromessi, giravolte, alleanze a destra e a sinistra. Stavolta si è superato: ha scelto di abbandonare pure il coraggio. Per un Movimento che ha iniziato urlando vaffa a tutto e tutti (partiti in primis) significa una cosa sola: suicidarsi. Demandare a un voto sulla Rete la scelta se correre o meno alle Regionali in Emilia-Romagna e Calabria è stata una plateale ammissione di debolezza. Ma, stavolta, oltre al danno è arrivata la beffa. Il web ha sconfessato la linea del capo politico e, oggi, la sua leadership, già indebolita da fronde e rivali, rischia di naufragare. Gli iscritti del M5s (pochi, hanno votato in 27mila su oltre 125mila aventi diritto) per la prima volta hanno dato ascolto alle istanze locali.

Continua a pagina 3

I GRILLINI VOTANO SU ROUSSEAU: SÌ ALLA CANDIDATURA IN EMILIA ROMAGNA E CALABRIA



**DI MAIO BOCCIATO
M5S IN CAMPO**

Del Prete e Polidori alle pagine 2 e 3

L'esame del 2020

**La Maturità
cambia ancora
Spariscono
le buste,
torna la storia**

Misale a pagina 9

SONDAGGIO

**L'antisemitismo
dilaga nel mondo
Due eccezioni:
Italia e Austria**

Passeri e Giardina a pag. 8

Zanchetta forse è in Vaticano

**Ordine di cattura
internazionale
per il vescovo
accusato di abusi**

Fabrizio a pagina 13

Vuole lasciarlo, marito la stupra insieme agli amici

De Salvo
a pagina 11



Cavaliere Oscuro alla sbarra della S. Anna di Pisa

**Processo a Batman
Eroe, ma va condannato**

Zerboni a pagina 31



Brescia, Super Mario ci ricasca

**«Balotelli, sei svogliato»
L'allenatore lo caccia**

Scaramuzza e commento di Tassi a pagina 35

170 1859-2019

Cassa Depositi e Prestiti
**INVESTIAMO
NEL DOMANI**

Scopri i nuovi Servizi Finanziari Postali e le altre iniziative previste per l'Euro del 170° anno di attività di CDP

cdp 

cdp.it/170

Message pubblicitario

Oggi a € 2,00
con



Weekend
il venerdì

Venerdì
22 novembre 2019
Anno 44 - N°276

la Repubblica

cdp

Investiamo nel domani

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

BOCCIATO DI MAIO

Polvere di 5Stelle

La base su Rousseau sconfessa il leader e impone liste in Emilia e Calabria. Si complica la corsa del pd Bonaccini Di Battista in "panchina" per la successione, oggi Grillo a Roma. Ennesimo Consiglio dei ministri nella notte

Le sardine in piazza da Sorrento a New York: fermiamo l'odio dei populist

Il commento

L'irresponsabilità al governo

di Claudio Tito

L'Italia da sempre è abituata a coalizioni litigiose, a crisi di governo improvvise e ripetute. L'instabilità è ormai un elemento connesso alla politica del nostro Paese. In questa legislatura, però, si sta affermando una nota ulteriore. Quella della irresponsabilità. Le forze politiche sembrano accalcarsi scompostamente in un presunto luogo ideale in cui sarebbe possibile fuggire i doveri che accompagnano un esecutivo e gli obblighi che ricadono sui partiti che lo sostengono. Ma quel luogo è semplicemente inesistente. Eppure in questo tentativo cercano di allontanare qualsiasi colpa di fronte al proprio elettorato. Ogni peso viene scaricato sul passato, sulle altre forze politiche, sull'Europa, sui poteri forti etc. Certo è anche l'effetto di una infinita campagna elettorale che degenera nella coazione a ripetere gli stessi comportamenti elusivi.

● continua a pagina 40

Il Movimento 5 Stelle parteciperà con proprie liste alle regionali in Emilia-Romagna e Calabria. È il verdetto del voto sulla piattaforma online Rousseau. Il capo politico Di Maio: «Siamo in un momento di difficoltà, lo ammetto». Intanto, sardine in piazza anche a New York.

di D'Argenio, De Marchis, Lauria Lopapa, Sannino e Venturi

● alle pagine 2, 3, 4 e 8

Il punto

Il Movimento paralizzato

di Stefano Folli

Come una spietata nemesi, la piattaforma Rousseau si è abbattuta su chi ha preteso di manipolarla oltre il limite tollerabile. Meno di ventottomila militanti - un'inezia anche per gli scarni riti del movimento - hanno decretato la fine di un'epoca e probabilmente di una carriera politica, quella di Di Maio.

● a pagina 41

Le star del rock seguono il modello Greta



▲ Il leader Chris Martin dei Coldplay sul palco

Coldplay: basta concerti, inquinano

di Gianni Santoro ● a pagina 47. Con un commento di Gino Castaldo ● a pagina 40

ISRAELE

Netanyahu incriminato "Un golpe contro di me"



di Colarusso, Lerner e Nigro ● alle pagine 12 e 13

La frenata tedesca

Il cuore addormentato di Berlino

di Timothy Garton Ash

S è vero che la Germania è il cuore dell'Europa, allora oggi ha i battiti rallentati, come quelli di un uomo d'affari appisolato sul divano dell'ufficio dopo un pranzo abbondante. Per il bene dell'Europa, e della Germania stessa, bisogna che quel cuore acceleri un po' il ritmo. Non è che i leader tedeschi non siano razionalmente consapevoli dei problemi che li circondano. Berlino, che inizia a competere con Londra come fucina di esperti, pullula di menti vivaci.

● continua a pagina 41

170

1850
2020

Cassa Depositi e Prestiti
INVIAMO NEL DOMANI

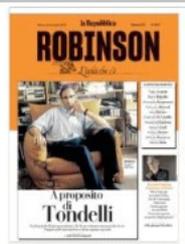
Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP

cdp.it/170

cdp

Messaggio pubblicitario

Domani su Robinson



La grande lezione breve di Tondelli

Oggi su Weekend

Donatella Versace "Vi racconto gli amori segreti"



di Natalia Aspesi

Oggi su Il Venerdì



In anteprima il Pinocchio secondo Garrone

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

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

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

con Libri I Manga delle Scienze € 11,90

NZ



Maturità Torna il tema di Storia Addio alle tre buste per l'orale

BERLINGUER E MINUCCI - P. 17

Coldplay "Faremo nuovi tour solo se saranno eco-sostenibili"

LUCA DONDONI - P. 27



Tendenze Cellulari e computer alzano il muro tra figli e genitori

PINNA E TADDA - P. 29



LA STAMPA

VENEDÌ 22 NOVEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N. 319 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT GNN

LA DECISIONE DEGLI ISCRITTI 5 STELLE SCONESSA LA LINEA DEL CAPO POLITICO: CANDIDATURE IN EMILIA E CALABRIA

Rousseau, lo schiaffo a Di Maio

Grillo pronto a mettere in discussione la leadership. La scelta rischia di creare tensioni grillini-Pd Alitalia verso l'ottava proroga, si tratta ancora. Ilva, schiarita: Cig per 2 mila, investimenti a Taranto

FRA INCOMPETENZA E SCARSA VISIONE

NELLA MORSA DEL DECLINO INDUSTRIALE

MARIO DEAGLIO

I cassoni del Mose non hanno protetto Venezia dalle maree portandoci alla vergogna di San Marco allagata, forse perché il progetto va ridicolmente a rilento. I programmi di rilancio dell'Alitalia sono falliti l'uno dopo l'altro: nessuno la vuole perché di fatto vengono esclusi cambiamenti radicali in un'organizzazione meno efficiente di quella dei concorrenti. Con l'Ilva il discorso è più complesso, in quanto le difficoltà non sono solo italiane.

CONTINUA A PAGINA 25

MENTRE UE E USA LI DIFENDONO

L'ITALIA TACE SUI DIRITTI DI HONG KONG

GIANNI VERNETTI

La richiesta all'Occidente dei giovani di Hong Kong di proteggere i loro diritti non è rimasta inascoltata: l'approvazione unanime e bipartisan al Senato e alla Camera dei Rappresentanti statunitense del "Hong Kong Human Rights and Democracy Act", rappresenta la definitiva "internazionalizzazione" della crisi. Primi firmatari del provvedimento sono stati il repubblicano Marco Rubio al Senato e il democratico Jim MacGovern alla Camera e, dopo la firma del Presidente Donald Trump, il provvedimento diventerà legge.

CONTINUA A PAGINA 25 - FRANCISCA PACI - P. 19

Di Maio sconfessato dal voto della base M5S sulla piattaforma Rousseau: si alle liste del Movimento in Emilia e Calabria. Grillo pronto a mettere in discussione la leadership del ministro degli Esteri. Sul fronte Alitalia si va verso l'ottava proroga. SERVIZI - PP. 2-7

VERTICE DOPO IL CDM

Il governo ritorna in fibrillazione "Perdiamo la bussola"

FABIO MARTINI - P. 3

3,6 MILIARDI PER FARE ACQUISIZIONI

Elkann: costruiremo nuove grandi aziende Ecco i piani di Exor

TEODORO CHIARELLI - P. 20

Il "Pinocchio" di Matteo Garrone descrive le nostre paure



Una scena del "Pinocchio" di Matteo Garrone, nei cinema dal 19 dicembre, con Roberto Benigni nei panni di Geppetto

FULVIA CAPRARA

Un'irresistibile voglia di Pinocchio dilaga sugli schermi del mondo. Come un desiderio che, ciclicamente, si ripete, mostrando, ben oltre le ispirazioni dei registi e i piani delle case di produzione, che la ma-

rioretta italiana, quella che secondo Italo Calvino rappresenta l'unica, vera, figura picaresca della nostra letteratura, sintetizzi, in realtà, percorsi, paure, ostacoli comuni alla natura umana.

CONTINUA A PAGINA 25

STAMPA PLUS ST+

ISRAELE

GIORDANO STABILE

Il premier Netanyahu incriminato per corruzione e truffa

P. 12



DURANTE L'ACQUA ALTA

MATTIOLI E STANCANELLI

Per salvare la Fenice i cantanti provano a casa del regista

P. 15



LE STORIE

ANDREA ZANELLO

Le majorettes della Valsesia star ai mondiali

P. 31

BARBARA COTTAVOZ

Novara, l'artista e lo scrittore fanno parlare i muri

P. 31

BUONGIORNO

Il sindaco di Biella si è dato del cretino da solo per aver rifiutato la cittadinanza onoraria della sua città a Lilliana Segre e per averla offerta a Ezio Greggio, oltretutto indisposto a riceverla. Uno che si dà del cretino da solo è di per sé già meno cretino di quanto annunci, ma inviterei a un'auto-critica altrettanto spontanea l'intera comunità degli amministratori locali che da qualche settimana giocano a questo gratta e vinci, premio la prima pagina (quindi un po' cretini anche noi), e secondo sceneggiatura, per cui la sinistra propone sapendo che la destra si oppone, e la destra si oppone sapendo che la sinistra propone, e tutti contenti di avere interpretato la parte richiesta dal pubblico di riferimento. Il quale, naturalmente, ci mette la sua, di cretineria, prolungando

L'antico arsenale

MATTIA FELTRI

lo stucchevole duello con l'impiego di armi dell'antico arsenale: fascista, comunista, razzista, buonista e così via. Se andate a vedere i sereni commenti alla foto del sindaco di Biella impegnato in un imbarazzante baciamento a Salvini, capirete che la metà potrebbe essere oggetto delle attenzioni della commissione Segre, quanto a diffusione d'odio, fino al capolavoro di ribaltamento e di cretinaggine di uno che antifascisticamente chiosa così: «Se questo è un uomo». Chissà quanto ne sarebbe felice Primo Levi, e chissà quanto lo è Lilliana Segre, una che proprio non si può lasciare in pace mai, la si tira di qua e di là a proprio piccolo vantaggio e non per quello che dice e fa ma perché, per nascita e sciagura, è una ebrea deportata. Cioè, di nuovo, per quello che è. —

170 ANNI 1850-2020 Cassa Depositi e Prestiti INVESTIAMO NEL DOMANI Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'arrivo del 170° anno di attività di CDP cdp.it/170 Messaggio pubblicitario



cdp
Investiamo nel domani

Enrico Falck: Milano deve inglobare l'hinterland

In tal modo la metropoli arriverebbe a registrare 4 milioni di residenti
Follis a pagina 9



MF
il quotidiano dei mercati finanziari

L'ultimo appello di Draghi è per l'unità

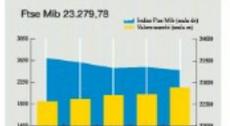
I verbali del consiglio direttivo Bce mostrano le divisioni interne
Bussi a pagina 2

Anno XXXI n. 231
Venerdì 22 Novembre 2019
€2,00 *Classedtori*

cdp
Investiamo nel domani

Corriere della Sera - 100 lire + 6.500 lire + 4.500 lire - Corriere della Sera - 100 lire + 6.500 lire + 4.500 lire - Corriere della Sera - 100 lire + 6.500 lire + 4.500 lire - Corriere della Sera - 100 lire + 6.500 lire + 4.500 lire

Da salvare sono le banche tedesche
L'agenzia di rating taglia l'outlook a tutti gli istituti teutonici. Deutsche Bank e Commerzbank in sofferenza, la loro capitalizzazione in 12 anni si è ridotta del 60 e 50%. Pesano i tassi negativi. La vicenda adesso si intreccia con la discussione sul meccanismo di salvataggio Ue che, si scopre, aiuterebbe solo i Paesi che stanno bene. Italia esclusa. Governo in allerta
(De Mattia, Ninfole e Pira a pagina 3)



Mediaset-Vivendi, si gioca la carta Bouygues
Nella difficile trattativa italo-francese spunta anche il big transalpino di armamenti e tv
(Montanari a pag. 14)

BORSA -0,31% 1€ = \$1,1091

BORSE ESTERE			
Dow Jones	27.814	▲	120,44
Nasdaq	8.817	▲	1,0068
Sngpo	23.036	▼	0,9543
Francfort	13.158	▼	-0,4488
Zurigo	10.538		
Londra	7.838	▲	141,28
Parigi	5.881	▲	172,28
VALUTE-RENDIMENTI			
Euro-Dollaro	1,1091	▲	109,44
Euro-Sterlina	0,8888	▲	93,329
S&P100 Ona	3.106,4	▲	
Nasdaq100 Ona	8.871	▲	
FUTURE			
Euro-Btp	141,28	▲	
Euro-Bund	172,28	▲	
US-Eurod	109,44	▲	
Ftse Mib	93,329	▲	

RISPARMIO
Sui Pir passa la linea del vincolo unico del 5% del patrimonio da investire in pmi
(Leone a pagina 7)

SALVATAGGI DIFFICILI
Per l'Ilva di Taranto il governo vuole ancora Mittal, piena di debiti La sorte di Alitalia strettamente intrecciata con il nodo Autostrade
(Pira e Zoppo a pagina 4)

FACEBOOK
Sfuma il sogno di Libra: non sarà una moneta ma solo un sistema di pagamento
(Bertolino a pagina 11)

FOCUS OGGI
La svolta verde di Saipem insegue il vento di Edf
Italiani favoriti per la commessa di 54 turbine da installare in un parco eolico
Zoppo a pagina 14

IL ROMPISPREAD
Gm fa causa a Fiat Chrysler. Il minimo che ti puoi aspettare se hai fabbricato la Duna

PROPOSTE
Servono strumenti come Eltif ed Etf per rilanciare i fondi immobiliari
(Messia a pagina 13)

CREDITI DETERIORATI
Intesa-Prelios, sì delle banche al finanziamento da 380 milioni Entrano Morgan Stanley e Jp Morgan. Closing a fine anno
(Gualtieri a pagina 9)

GASDOTTI
Snam investirà 6,5 miliardi in cinque anni e alza le stime sull'utile netto
(Carosielli a pagina 14)



GM ACCUSA IL LINGOTTO DI AVER PAGATO TANGENTI AL SINDACATO UAW PER AGEVOLARE UNA FUSIONE TRA LE DUE CASE
Jp Morgan: Fca rischia 6 miliardi di multa
(Mondellini a pagina 13)

GIÀ DEFINITI GLI SHOW PER IL 2021
La moda si infiamma con le collezioni cruise
(Bottoni in MF Fashion)

I GIOIELLI VALUTATI 16 MILIARDI \$
Lvmh alza di un miliardo l'offerta per Tiffany
(Valentini in MF Fashion)

Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI
Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP
cdp.it/170
Messaggio pubblicitario

170 1850 2020
cdp

Regione Molise-ZES, Cabina di regia con ministro Provenzano: semplificazione, accelerazione e potenziamento infrastrutturale

Campobasso- È in programma venerdì mattina, a Roma, una riunione della Cabina di regia ZES, convocata dal ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano: sul tavolo di lavoro, le proposte di semplificazione ZES/ZLS delle regioni e delle Autorità portuali coinvolte. Un' occasione per fare il punto sullo stato d' attuazione, nonché per ribadire alcune importanti richieste al ministro Provenzano, successore dell' ex ministra Lezzi, con la quale è stato fatto un proficuo lavoro. Nel corso della riunione, le Regioni chiederanno, innanzitutto, di porre in essere iniziative concrete al fine di intervenire in modo più incisivo su tempi e percorsi che coinvolgono le autorizzazioni e permessi. Attrattività per le imprese significa semplificazione per ogni tipologia di percorso che preveda istruttorie da parte di strutture regionali e nazionali, ma anche regimi speciali, ottimizzazione del marketing e un' interlocuzione privilegiata con Agenzia Dogane e Monopoli. Altra tematica fondamentale, oggetto di discussione, è quella delle infrastrutture. L' istituzione delle ZES deve andare di pari passo con il miglioramento del livello di infrastrutturazione. Non esiste sviluppo industriale senza un' adeguata rete infrastrutturale. «Abbiamo lavorato molto sulla semplificazione normativa - afferma il presidente Donato Toma - in quanto ho ricevuto l' incarico dal Ministero della Coesione di coordinare tutte le regioni italiane interessate dalle ZES ai fini di migliorare le capacità attrattive in termini di significativa semplificazione per ogni tipologia di permessi e autorizzazioni necessarie. A tal fine, abbiamo predisposto un pacchetto interessante di opzioni, da poter attivare immediatamente, che sottoporremo all' attenzione del ministro Provenzano». «Un altro elemento su cui abbiamo concentrato l' azione di programmazione - prosegue il governatore - è quello relativo alle infrastrutture che, in alcuni territori del Paese, come il Molise, rappresentano un limite all' attivazione della ZES, in considerazione di alcune oggettive mancanze e scarsi livelli standard dei servizi presenti. A tal riguardo, la Regione Molise ha allegato un Piano di miglioramento infrastrutturale, con particolare riferimento alle aree industriali del Molise centrale, che scontano un livello decisamente inadeguato». **'Assoporti** ha accolto con interesse e soddisfazione la convocazione da parte del ministro Giuseppe Provenzano della Cabina di regia per l' attuazione della Zona Economica Speciale Interregionale Adriatica e i porti ricadenti nel sistema dell' Adriatico meridionale- commenta il presidente di **'Assoporti** Daniele Rossi. L' avvio dei lavori per rendere pienamente operativa la Zona Economica Speciale è un importante segnale di attenzione da parte del Governo alle esigenze di semplificazione normativa e sviluppo infrastrutturale che rappresentano la reale opportunità di crescita della competitività logistica e portuale del Paese.'



Primo Numero

Primo Piano

Cabina di regia Zes, Toma e Assoportri incontrano il ministro Provenzano

È in programma venerdì mattina, a Roma, una riunione della Cabina di regia ZES, convocata dal ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano: sul tavolo di lavoro, le proposte di semplificazione ZES/ZLS delle regioni e delle Autorità portuali coinvolte. Nel corso della riunione, le Regioni chiederanno, innanzitutto, iniziative concrete per intervenire in modo più incisivo su tempi e percorsi che coinvolgono le autorizzazioni e permessi. 'Attrattività per le imprese significa semplificazione per ogni tipologia di percorso che preveda istruttorie da parte di strutture regionali e nazionali, ma anche regimi speciali, ottimizzazione del marketing e un' interlocuzione privilegiata con Agenzia Dogane e Monopoli. Altra tematica fondamentale, oggetto di discussione, è quella delle infrastrutture. L' istituzione delle ZES deve andare di pari passo con il miglioramento del livello di infrastrutturazione. Non esiste sviluppo industriale senza un' adeguata rete infrastrutturale' fa sapere la Regione. 'Abbiamo lavorato molto sulla semplificazione normativa- afferma il presidente Donato Toma - in quanto ho ricevuto l' incarico dal Ministero della Coesione di coordinare tutte le regioni italiane interessate dalle ZES ai fini di migliorare le capacità attrattive in termini di significativa semplificazione per ogni tipologia di permessi e autorizzazioni necessarie. A tal fine, abbiamo predisposto un pacchetto interessante di opzioni, da poter attivare immediatamente, che sottoporremo all' attenzione del ministro Provenzano. Un altro elemento su cui abbiamo concentrato l' azione di programmazione- prosegue il governatore - è quello relativo alle infrastrutture che, in alcuni territori del Paese, come il Molise, rappresentano un limite all' attivazione della ZES, in considerazione di alcune oggettive mancanze e scarsi livelli standard dei servizi presenti. A tal riguardo, la Regione Molise ha allegato un Piano di miglioramento infrastrutturale, con particolare riferimento alle aree industriali del Molise centrale, che scontano un livello decisamente inadeguato'. **Assoportri** ha accolto con interesse e soddisfazione la convocazione da parte del ministro Giuseppe Provenzano della Cabina di regia per l' attuazione della Zona Economica Speciale Interregionale Adriatica e i porti ricadenti nel sistema dell' Adriatico meridionale' commenta il presidente di **Assoportri** Daniele Rossi. 'L' avvio dei lavori per rendere pienamente operativa la Zona Economica Speciale è un importante segnale di attenzione da parte del Governo alle esigenze di semplificazione normativa e sviluppo infrastrutturale che rappresentano la reale opportunità di crescita della competitività logistica e portuale del Paese'.



Il Piccolo

Trieste

infrastrutture

Il viceministro Cancelleri fa tappa al porto di Trieste e allo scalo di Ronchi

Il viceministro delle Infrastrutture e Trasporti, Giancarlo Cancelleri, ha visitato ieri il porto di Trieste e l'aeroporto di Ronchi. Ad accompagnarlo, c'era anche i consiglieri regionali del M5S che hanno così commentato: «La presenza del viceministro nella nostra regione testimonia l'attenzione dell'esecutivo nazionale nei confronti del Friuli Venezia Giulia». --



La ricetta Delrio: «I dem ripartano dai territori»

Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Giancarlo Cancelleri, ha visitato ieri il porto di Trieste e l'aeroporto di Ronchi. Ad accompagnarlo, c'era anche i consiglieri regionali del M5S che hanno così commentato: «La presenza del viceministro nella nostra regione testimonia l'attenzione dell'esecutivo nazionale nei confronti del Friuli Venezia Giulia». --



De Monte lascia il Pd e passa con Calenda «Scelta necessaria ed entusiasmante»



Risotto dopo 48 ore il gusto informatico al Pos dei benzina

Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Giancarlo Cancelleri, ha visitato ieri il porto di Trieste e l'aeroporto di Ronchi. Ad accompagnarlo, c'era anche i consiglieri regionali del M5S che hanno così commentato: «La presenza del viceministro nella nostra regione testimonia l'attenzione dell'esecutivo nazionale nei confronti del Friuli Venezia Giulia». --



Il Piccolo

Trieste

il summit di ambrosetti sulla Belt & Road Initiative

«La Cina punta su Trieste sulla nuova Via della Seta»

D' Agostino: «Non siamo lo scalo del Pireo. Pronti ad accogliere parchi industriali» *Qu Baozhi, top manager China Merchants Group: «Vogliamo creare occupazione»*

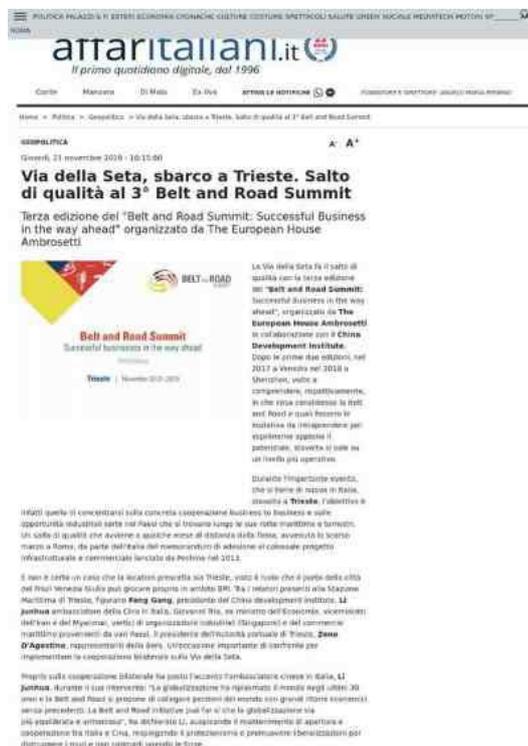
Piercarlo Fiumanò TRIESTE. «In questo momento di guerre commerciali tra Cina e Usa, una zona franca, come stiamo facendo a Trieste, può accogliere anche insediamenti industriali»: il presidente dell' **Autorità portuale** Alto Adriatico, Zeno D' Agostino, non vuole sentire parlare di una sindrome cinese sul porto: «Se non sappiamo collegarci alla Via della Seta la colpa è nostra e non di Pechino». La partita resta importante anche se D' Agostino precisa che «Trieste non è Gibuti o lo scalo del Pireo». Dal summit di Ambrosetti emerge che Trieste resta lo scalo privilegiato sulla Via della Seta, con 1.400 miliardi di dollari d' investimenti infrastrutturali lungo un corridoio marittimo che passa attraverso Suez e il Mediterraneo. «Un hub **portuale** di primo piano- ha detto l' ex ministro Trinca- che guarda a un mercato integrato verso l' Europa Centro Orientale». «Siamo piccoli ma abbiamo fondato un modello valido in tutto il mondo integrando una zona franca e un parco industriale in grado di accogliere anche attività manifatturiere», ha detto D' Agostino che lamenta però la mancanza di una regia unica da parte delle varie istituzioni pubbliche coinvolte nella gestione. Alla terza edizione del Belt and Road Summit il grande forum internazionale a cura di The European House Ambrosetti e China Development Institute, D' Agostino si trova fianco a fianco con Qu Baozhi, top manager del China Merchants Group, il colosso di Hong Kong con 24 miliardi di dollari di fatturato che governa su 56 porti in una ventina di Paesi e mostra slide e immagini di accordi ufficiali in varie parti del globo. Il dialogo fra l' Auhority triestina e il colosso cinese, che sarebbe interessato alla piattaforma logistica, resta aperto. Baozhi al summit descrive il «modello China Merchants» dove la parola d' ordine è "connettività" creando veri e propri parchi industriali intorno ai porti per abbassare il costo delle materie prime e «dove assumiamo sempre gente del luogo». Con il patrocinio del nostro ministero degli Esteri e con il supporto di Sace e Cassa Depositi e Prestiti, il Forum ha analizzato vari scenari. L' economia cinese deve spingere sui consumi interni in un clima internazionale dove pesano i dazi americani e le nuove spinte al protezionismo. Zheng Xin, analista del China Develepment Institute, descrive un salto di qualità dell' export cinese: «Esportiamo alimentare, gioielli e non solo elettronica. C' è chi vuole erigere muri. Noi cerchiamo di rimuoverli». Lo sviluppo dei commerci dalla Cina all' Europa è un volano per gli investimenti su tutta la direttrice euroasiatica. Ne ha parlato anche l' ambasciatore cinese a Roma Li Junhua. «In una prima fase abbiamo messo l' accento sulla connettività, servivano infrastrutture: strade, porti, ferrovie. Poi ci siamo accorti che abbiamo bisogno anche di produttività: creare a livello capacità di produrre e generare profitto, per pagare profitti e utilizzare le infrastrutture che abbiamo costruito», dice l' economista Fan Gang. Ma per Zeno D' Agostino, la nuova Via della Seta è uno strumento, non un obiettivo: «I cinesi sanno bene dove vogliono andare. Noi dobbiamo cercare di fare altrettanto». Nessuna subalternità insomma. Ma nulla vieta di sfruttare i vantaggi che nascono dalla posizione strategica di Trieste. Intanto sulla Via della Seta ci sono in ballo oltre 600 progetti di investimento per un valore di circa 1 trilione di dollari, ha spiegato Gianfranco Di Vaio, responsabile della ricerca di Cassa depositi e prestiti. Beniamino Quintieri, presidente di Sace definisce la Bri «un grande progetto di crescita, infrastrutturale e industriale». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Via della Seta, sbarco a Trieste. Salto di qualità al 3° Belt and Road Summit

Terza edizione del "Belt and Road Summit: Successful Business in the way ahead" organizzato da The European House Ambrosetti

La Via della Seta fa il salto di qualità con la terza edizione del "Belt and Road Summit: Successful Business in the way ahead", organizzato da The European House Ambrosetti in collaborazione con il China Development Institute. Dopo le prime due edizioni, nel 2017 a Venezia nel 2018 a Shenzhen, volte a comprendere, rispettivamente, in che cosa consistesse la Belt and Road e quali fossero le iniziative da intraprendere per esprimerne appieno il potenziale, stavolta si sale su un livello più operativo. Durante l'importante evento, che si tiene di nuovo in Italia, stavolta a **Trieste**, l'obiettivo è infatti quello di concentrarsi sulla concreta cooperazione business to business e sulle opportunità industriali sorte nei Paesi che si trovano lungo le sue rotte marittime e terrestri. Un salto di qualità che avviene a qualche mese di distanza dalla firma, avvenuta lo scorso marzo a Roma, da parte dell'Italia del memorandum di adesione al colossale progetto infrastrutturale e commerciale lanciato da Pechino nel 2013. E non è certo un caso che la location prescelta sia **Trieste**, visto il ruolo che il **porto** della città del Friuli Venezia Giulia può giocare proprio in ambito BRI. Tra i relatori presenti alla Stazione Marittima di **Trieste**, figurano Fang Gang, presidente del China development institute, Li Junhua ambasciatore della Cina in Italia, Giovanni Tria, ex ministro dell'Economia, viceministri dell'Iran e del Myanmar, vertici di organizzazioni industriali (Singapore) e del commercio marittimo provenienti da vari Paesi, il presidente dell'Autorità portuale di **Trieste**, Zeno D'Agostino, rappresentanti della Bers. Un'occasione importante di confronto per implementare la cooperazione bilaterale sulla Via della Seta. Proprio sulla cooperazione bilaterale ha posto l'accento l'ambasciatore cinese in Italia, Li Junhua, durante il suo intervento: "La globalizzazione ha riplasmato il mondo negli ultimi 30 anni e la Belt and Road si propone di collegare porzioni del mondo con grandi ritorni economici senza precedenti. La Belt and Road initiative può far sì che la globalizzazione sia più equilibrata e armoniosa", ha dichiarato Li, auspicando il mantenimento di apertura e cooperazione tra Italia e Cina, respingendo il protezionismo e promuovere liberalizzazioni per distruggere i muri e non costruirli unendo le forze. Fan Gang, presidente del China Development Institute, ha dichiarato durante il suo intervento: "Il governo cinese ha investito per costruire parchi industriali e tecnologici e sarebbe triste che ci fossero bellissime vie di comunicazione, ma nessun traffico che si sposta". Gang ha dato anche qualche dato, ricordando che la Cina ha costruito 800 parchi sul suo territorio e "84 in tutto il mondo soprattutto nel sud est asiatico, in Africa, Asia centrale. Lo sviluppo e l'industrializzazione sono affidati ai privati, la Belt and road initiative potrebbe essere utile per modificare gli investimenti e per valorizzare la produttività locale che è fondamentale per lo sviluppo in generale". Significativa la presenza anche di Massimiliano Fedriga, presidente della Lega del Friuli Venezia Giulia, che ha auspicato uno sviluppo delle relazioni culturali e non solo commerciali e logistiche lungo la Via della Seta. "Questo territorio fa parte di un importante passaggio per la Via della Seta e non è solo il **porto** di **Trieste**", ha detto Fedriga, aggiungendo che la costruzione di un sistema logistico del centro ed est Europa rappresenta un'opportunità per gli scambi commerciali e lo sviluppo delle imprese e industrie di entrambi i territori". Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)



Via della Seta: Fedriga, Friuli Venezia Giulia è hub per Paesi rivolti a Centro Europa

(FERPRESS) - Trieste, 21 NOV - "Il **sistema** del Friuli Venezia Giulia è il riferimento per molti Paesi che guardano al Centro Est Europa perché oggi noi siamo l' hub dell' area non solo dal punto di vista logistico ma anche del terziario avanzato e della ricerca e in questo la Via della Seta può rappresentare un' opportunità, ferme restando tutte le cautele che dobbiamo garantire perché il rapporto con la Cina sia biunivoco". È il concetto espresso dal governatore Massimiliano Fedriga che oggi è intervenuto nella sessione di apertura del "Belt and Road Summit: successful business in the way ahead" organizzato alla Stazione marittima di Trieste da The European House - Ambrosetti in collaborazione con l' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale**. Per quanto riguarda le preoccupazioni sulle relazioni con il colosso economico cinese, "sono legittime e le condivido - ha convenuto Fedriga - ma non ci devono fermare, bensì farci trovare risposte propositive e non negative. Da questo punto di vista - ha aggiunto - siamo ben strutturati, basti pensare che il porto di Trieste, essendo pubblico, può dare i suoi terreni solo in concessione e quindi ha tutte le leve per controllare gli investimenti che in esso si possono concretizzare". Il governatore si è detto convinto che "il versante della zona franca del porto di Trieste possa trovare sempre maggiori opportunità di sviluppo" e ha rivolto "un appello al Governo affinché le imprese che vogliono insediarsi in zona franca possano avvalersi di una procedura standard e non sartoriale ogni qualvolta chiedano di investire qui, perché altrimenti corriamo il rischio di peggiorare l' attrattività della nostra area". Altro asset di sviluppo della collaborazione con la Cina può venire dalle relazioni culturali tra civiltà millenarie che può produrre incoming nel territorio regionale. "Sul turismo, ne ho parlato ieri con l' ambasciatore cinese - ha reso noto Fedriga - e possiamo portare avanti progetti condivisi. C' è grande interesse da parte della popolazione della Cina per l' Italia e una storia nascosta a livello internazionale, in parte atipica come quella di Trieste e del Friuli Venezia Giulia, può rappresentare una nicchia molto interessante". Fedriga, intervenuto al summit dopo il presidente del China Development Institute Fan Gang e l' ambasciatore della Repubblica popolare cinese in Italia, Li Junhua, dal palco del summit ha colto l' occasione per ringraziare l' ex ministro dell' Economia e delle Finanze, Giovanni Tria, tra i moderatori del convegno, per l' importante azione svolta a favore del Friuli Venezia Giulia maturata con la sigla dei nuovi accordi finanziario Stato-Regione.



Il Nautilus

Trieste

Via della Seta: Fedriga, Fvg è hub per Paesi rivolti a Centro Europa

Su Cina timori legittimi ma noi propositivi grazie a cautele

Trieste - "Il **sistema** del Friuli Venezia Giulia è il riferimento per molti Paesi che guardano al Centro Est Europa perché oggi noi siamo l' hub dell' area non solo dal punto di vista logistico ma anche del terziario avanzato e della ricerca e in questo la Via della Seta può rappresentare un' opportunità, ferme restando tutte le cautele che dobbiamo garantire perché il rapporto con la Cina sia biunivoco". È il concetto espresso dal governatore Massimiliano Fedriga che oggi è intervenuto nella sessione di apertura del "Belt and Road Summit: successful business in the way ahead" organizzato alla Stazione marittima di Trieste da The European House - Ambrosetti in collaborazione con l' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale**. Per quanto riguarda le preoccupazioni sulle relazioni con il colosso economico cinese, "sono legittime e le condivido - ha convenuto Fedriga - ma non ci devono fermare, bensì farci trovare risposte propositive e non negative. Da questo punto di vista - ha aggiunto - siamo ben strutturati, basti pensare che il porto di Trieste, essendo pubblico, può dare i suoi terreni solo in concessione e quindi ha tutte le leve per controllare gli investimenti che in esso si possono concretizzare". Il governatore si è detto convinto che "il versante della zona franca del porto di Trieste possa trovare sempre maggiori opportunità di sviluppo" e ha rivolto "un appello al Governo affinché le imprese che vogliono insediarsi in zona franca possano avvalersi di una procedura standard e non sartoriale ogni qualvolta chiedano di investire qui, perché altrimenti corriamo il rischio di peggiorare l' attrattività della nostra area". Altro asset di sviluppo della collaborazione con la Cina può venire dalle relazioni culturali tra civiltà millenarie che può produrre incoming nel territorio regionale. "Sul turismo, ne ho parlato ieri con l' ambasciatore cinese - ha reso noto Fedriga - e possiamo portare avanti progetti condivisi. C' è grande interesse da parte della popolazione della Cina per l' Italia e una storia nascosta a livello internazionale, in parte atipica come quella di Trieste e del Friuli Venezia Giulia, può rappresentare una nicchia molto interessante". Fedriga, intervenuto al summit dopo il presidente del China Development Institute Fan Gang e l' ambasciatore della Repubblica popolare cinese in Italia, Li Junhua, dal palco del summit ha colto l' occasione per ringraziare l' ex ministro dell' Economia e delle Finanze, Giovanni Tria, tra i moderatori del convegno, per l' importante azione svolta a favore del Friuli Venezia Giulia maturata con la sigla dei nuovi accordi finanziari Stato-Regione. ARC/PPH/fc Foto: ARC Montenero



Il Piccolo

Trieste

il futuro dell' economia triestina

Porto franco e innovazione per rilanciare il manifatturiero

Tavola rotonda alla presenza del numero due della segreteria nazionale della Cgil Fedriga punta sulla logistica. Razeto e Piga sollecitano lo sblocco del Sito inquinato

Lilli Goriuprieste. La Cgil triestina mette nero su bianco la propria ricetta per il rilancio della manifattura. Sul piatto non ci sono solo le aree a vocazione industriale ma anche il porto franco e la necessità di fare sistema con università e centri di ricerca. Se n' è parlato ieri durante la tavola rotonda "Porto e manifattura tra sogno e realtà", organizzata dallo stesso sindacato. All' introduzione del segretario Nccdl Cgil di Trieste, Michele Piga, è seguito un dibattito con il governatore Massimiliano Fedriga, il presidente dell' Authority portuale Zeno D' Agostino, il presidente di Confindustria Vg Sergio Razeto e Vincenzo Colla, vicesegretario Cgil nazionale. «In un mondo che cambia - ha esordito Piga - bisogna ragionare in termini di progettualità. Il primo nodo da sciogliere riguarda le aree ex Ezit-Coselag, in gran parte sotto il Sin. La discussione sulle bonifiche dell' area a caldo della Ferriera, da inserire in una logica complessiva, lambisce la zona di mezzo: lì esistono 219 imprese e tante fabbriche in disuso. A tal fine lo strumento del consorzio ci sembra inadeguato». Quanto al «porto franco internazionale, i rapporti con l' agenzia delle dogane vanno inseriti in un contesto più ampio di politiche industriali - ha proseguito il sindacalista -. Non ci si limiti a generare un grande magazzino bensì un volano regionale per la filiera manifatturiera. Infine gli atenei e i centri di ricerca regionali: occorre un coinvolgimento progettuale complessivo, che vada oltre una richiesta di mera ricerca applicata». Per Fedriga «progettualità» significa «potenziare gli asset che sono già garanzia di valore aggiunto, a partire dalla logistica abbinata a ricerca applicata e innovazione, aiutando le start-up a stare sul mercato. Cruciale inoltre puntare sulla formazione avanzata dei lavoratori, che dovranno acquisire nuove professionalità». Il porto «rappresenta un' opportunità sia per Trieste sia per il Fvg - ha proseguito il governatore -. La promozione del punto franco finora ha portato ottimi risultati nell' attrazione di investimenti stranieri, che però non possono essere monodirezionali verso la Cina. Analogamente la logistica portuale deve andare a braccetto con la valorizzazione delle aree retro-portuali, che devono diventare un hub per l' Europa centro-orientale». D' Agostino ha sottolineato il valore del pubblico («la Cina ha società di Stato, gestite da manager che muovono miliardi; noi ancora ci illudiamo che un privato possa fare il bene del territorio») e rivendicato quanto fatto finora: «Nel 2015 il porto era il Far West. Noi abbiamo scelto di andare controcorrente e di reinternalizzare: oggi diamo lavoro a 200 persone». «Alle aziende resta da capire come poter utilizzare il punto franco - ha detto Razeto -. È più di una freezone ma, al contempo, non è la sola opportunità di Trieste: andrebbe abbinato alla liberazione del Sin, bloccato da quindici anni». Il numero due della Cgil nazionale ha sottolineato come in regione vi siano alcuni «driver per l' intero Paese, tra cui Generali e Fincantieri, oltre che portualità, università e ricerca. Il punto franco è positivo perché lega porto e manifattura». - BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



la novità

Parco macchine in Regione La giunta sceglie l' elettrico

Oltre 20 milioni in cinque anni per sostituire tutti i veicoli a benzina e diesel Scoccimarro: «Primo passo di una rivoluzione culturale in cui siamo capofila»

Mattia Pertoldiudine. C'è una novità tutt' altro che banale inserita dalla giunta nel percorso della legge di Stabilità. Nel passaggio tra la versione preliminare e quella definitiva - approvata la scorsa settimana -, l'esecutivo di Massimiliano Fedriga ha varato una mega-posta da 20 milioni e 500 mila euro destinata, dal 2021 al 2025, a cambiare definitivamente il parco macchine a disposizione degli enti regionali puntando, decisamente, sull' elettrico. Nel dettaglio stiamo parlando di 4 milioni e 100 mila euro all' anno che serviranno per il noleggio a lungo termine di veicoli elettrici in sostituzione di quelli a benzina oppure a gasolio attualmente in uso a Regione, enti del Servizio sanitario, Burlo Garofolo, Cro di Aviano, Consorzi di bonifica, Comuni di Gorizia, Pordenone, Trieste e Udine, **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico** orientale, aeroporto di Ronchi dei Legionari, Area Science Park, università di Trieste, Ateneo di Udine e Fvg Strade. I fondi stanziati, inoltre, non serviranno soltanto per il noleggio a lungo termine, ma verranno pure utilizzati per l' installazione delle colonnine di ricarica e la predisposizione della piattaforma informatica destinata alla gestione del nuovo parco macchine a disposizione. «La sfida della mobilità sostenibile - ha spiegato l' assessore all' Ambiente Fabio Scoccimarro - è uno dei binari su cui ho fondato fin da subito il mio mandato. Con la riduzione delle emissioni da "traffico", assieme alla decarbonizzazione di Servola e Monfalcone, il Friuli Venezia Giulia abatterà notevolmente la Co2 immessa nell' atmosfera. Certo non risolveremo il problema del riscaldamento globale e dei cambiamenti climatici, ma è un primo passo di una rivoluzione culturale che vede la nostra Regione capofila in questo settore». Secondo l' assessore «il progetto rappresenta il segnale che l' amministrazione vuole lanciare ai cittadini ed è il primo caso in Europa di una sostituzione così massiccia di veicoli con motore a combustione interna con mezzi totalmente elettrici». Per Scoccimarro, però, «non finisce qui» perché «già nello scorso assestamento avevo predisposto un milione di euro da destinare all' integrazione del parco fotovoltaico del Trieste Airport che fornirà quindi l' energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili che andrà ad alimentare i nuovi 560 veicoli elettrici». La gara d' appalto, spiega Scoccimarro, verrà bandita nel corso del prossimo anno in modo tale da cominciare la sostituzione delle auto - che viaggiano con una percorrenza media non superiore ai 10 mila chilometri annui e un' età media di 10 anni - dal 2021. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The collage features a newspaper clipping from 'REGIONE' with the headline 'Parco macchine in Regione La giunta sceglie l' elettrico'. Below the headline is a photo of a man in a suit, likely Fabio Scoccimarro, speaking. To the right is a poster for a conference titled 'IL TURISMO SALUTARE INVERNALE' held on 27 November 2019 at the Salone Albergo Savoia in Piazza Roma, ARTA TERME - UD. The poster lists various topics and speakers, including 'Raggiamento partecipati', 'Sistemi di benessere', 'Progetto Wellness', 'Presentazione della nuova stagione invernale', 'Sistemi di benessere', 'Cambiamento di mentalità', 'Previdenza nella natura', 'Sistemi di benessere', 'Sistemi di benessere', and 'Cambiamento del tempo'. Logos for Interreg, INNOVATIS, and CONVEGNO are also visible.

La Zes spinge la chimica verde, rischio di visione

Confindustria ha già mappato le aree da «vendere». Baretta: 9 miliardi per la sostenibilità

Matteo Riberto

MESTRE Potrebbe essere la chiave di svolta per lo sviluppo della chimica verde a Marghera attraendo investimenti e nuove imprese (ne sono stati 2,4 miliardi comprendendo anche Rovigo), ma c'è la spada di Damocle del referendum, riflette il presidente di Confindustria Vincenzo Marinese. «E' fondamentale che Venezia e Mestre non si separino - precisa - Dividersi porterebbe ad avere una Zes "spezzettata" con diversi nomi, che non avrebbe la stessa capacità attrattiva di un' unica area che porta il nome di un brand come Venezia». Grazie all' emendamento del governo alla Legge di Bilancio l' area di Venezia e Rovigo verrà riconosciuta come Zona logistica semplificata rafforzata, che significa che godrà di tutti i benefici fiscali delle Zone economiche speciali. In sostanza ci saranno benefici per le aziende che investono. «La Zes prevede il 25 per cento di credito d' imposta scaricabile sull' F24 per le piccole imprese - spiega Marinese - il 20 per cento per le medie e il 15 per le grandi. Se un' azienda fa quindi un investimento da 10 milioni, avrà un vantaggio fiscale di 2,5, 2 o 1,5 milioni di euro in base alla sua dimensione». Il beneficio coprirà gli investimenti fino a 50 milioni e dovrebbe permettere di attrarre nuove imprese, in particolare a Marghera dove Confindustria ha già mappato le aree industriali improduttive che verranno presentate ad imprese italiane e fondi internazionali. Si tenterà di attrarre imprese che operano nella meccanica e nella manifattura, che avranno grosse opportunità nella trasformazione e lavorazione delle merci in entrata dal porto di Marghera. Merci che potrebbero aumentare, anche perché con i nuovi benefici potrebbe subire un processo di accelerazione il progetto della «Via della seta». «In legge di Bilancio - spiega il sottosegretario all' Economia Pier Paolo Baretta - abbiamo messo 9 miliardi nei prossimi tre anni per la sostenibilità green, Marghera punti sulla chimica verde». Anche se, sottolinea il presidente della Municipalità Gianfranco Bettin «serve rilanciare anche il piano di bonifica senza il quale nuovi investimenti risulterebbero più difficili. E serve anche un' opera di bonifica dalle presenze criminali, come emerso con le notizie sulla presenza del clan dei casalesi». Tra le proposte di Baretta anche quella di creare un' agenzia per Marghera, con al timone il Comune affiancato da associazioni di imprese e categorie, «che faccia da cabina di regia per attrarre investimenti». Ma quale Comune guiderebbe quest' agenzia se Venezia e Mestre dovessero dividersi? Va poi ricordato che nelle Zes sono i presidenti dell' Autorità portuale che ricoprono il ruolo di coordinamento. «La Zes rappresenta una grande opportunità per attrarre investimenti --si limita a dire per ora il presidente del Porto di Venezia **Pino Musolino** - e per sviluppare la connessione tra manifattura e logistica a livello regionale».

La guerra dei drappi per il Sì i vigili li tolgono: fuorilegge Gli unionisti: «Astensione»
Diverse di bandiere, fionde di Zappalato, 800 grazie, dopo 5 volte, basta

La Zes spinge la chimica verde, rischio divisione
Confindustria ha già mappato le aree da «vendere». Baretta: 9 miliardi per la sostenibilità

Canali Grande B' prefetto apre alle remore Srs Rio Veneta

La politica, l' economia

Zes, area speciale attira investitori da 26mila occupati Ecco come funziona

Cos' è la Zona economica che può rilanciare il Veneziano da Porto Marghera, Campalto e Tessera a Murano e Burano

IL SIGNIFICATO MESTRE Cosa sono le Zes e cosa le ZIs, e come funzionano? Per capire cosa sono e cosa stanno diventando è utile partire dalle parole con le quali ieri il ministro per il Sud e la coesione territoriale Giuseppe Provenzano ha annunciato l' emendamento che può dare nuovo slancio all' economia veneziana: «Le agevolazioni del credito di imposta previsto per le Zes potranno essere estese anche alle ZIs del centro-nord, laddove esista un legame tra le aree portuali di importanza europea (definite dal regolamento Ten-T) e i comuni individuati dalla carta degli aiuti a finalità regionale della Commissione europea». LE

DEFINIZIONI L' emendamento presentato da Provenzano è un emendamento del Governo che verrà proposto nella legge di Bilancio, dunque il Governo compatto chiede al parlamento di istituire una Zes anche al nord Italia, nonostante la legge 91 del 2017 le preveda solo al sud Italia. Zes è una Zona economica speciale, un' area depressa e abbandonata dentro alla quale chi decide di aprire attività industriali avrà in cambio semplificazioni burocratiche, incentivazione degli investimenti, crediti d' imposta, esenzioni e riduzioni sui contributi previdenziali e assistenziali dei lavoratori. Potrà, insomma, costruire una fabbrica (non inquinante) in pochi mesi, cosa che normalmente in questo Paese è impossibile a causa della burocrazia e dei cavilli normativi che rendono la vita impossibile anche al più volenteroso degli imprenditori. Una ZIs è una Zona logistica semplificata che, anche se potenziata, normalmente gode di minori vantaggi della Zes. Ma, come ha spiegato il ministro Provenzano, col nuovo emendamento, se verrà approvato entro la fine dell' anno, le ZIs avranno la stessa identica potenzialità e gli stessi dentici vantaggi di una Zes. E non a caso sempre Provenzano ha aggiunto che in prospettiva «si lavorerà a unificare la normativa sulle Zes e quella sulle ZIs rafforzate» perché, appunto, non avrà più senso chiamare una stessa cosa con due nomi diversi. L' AREA COINVOLTA La Zes veneto-rodigina dovrebbe svilupparsi a **Porto Marghera**, Murano (per il vetro), Burano, Campalto e Tessera, e in altri quindici comuni del Rodigino. Il progetto realizzato da Confindustria Venezia e Rovigo assieme all' advisor EY (Ernst & Young), presentato lo scorso gennaio all' assemblea generale degli imprenditori veneziani, ha individuato 385 ettari, liberi e non utilizzati, suddivisi tra 215 a **Porto Marghera** e 170 nei comuni polesani. Ora, però, se ci sarà l' approvazione definitiva e quindi la legge 91 verrà modificata, occorrerà fare una ricognizione più puntuale e definitiva da trasmettere alla Regione che, a sua volta, la invierà al Governo. I POSTI DI LAVORO Dai calcoli fatti da EY potrebbe essere creato un posto di lavoro ogni 320.000 euro impegnati: vale a dire 26 mila nuovi posti a fronte di 2 miliardi e mezzo di investimenti. E lo Stato dome dovrebbe partecipare? Gli incentivi dello Stato dovrebbero essere pari a 250 milioni di euro solo per il primo anno, ma questi fondi, già dal secondo anno, svilupperanno un gettito quattro volte superiore, cioè 800 milioni di euro che torneranno nelle casse statali sotto forma di gettito fiscale tra Iva, Ires e contributi previdenziali. Anche dal solo punto di vista del ritorno economico, non esiste altro investimento con una redditività simile. Come si fa ad esser sicuri che funzionerà? In primo luogo il Veneto è l' unica regione al mondo in cui ci sono 16 comuni (compresa Venezia) che, in base ai trattati europei, possono ospitare una Zona Economica Speciale.



Il Gazzettino

Venezia

In secondo luogo in Europa ci sono 12 stati che hanno aree svantaggiate all' interno del proprio territorio, e di questi solo due fino a poco tempo fa non avevano attivato delle Zes, l' Italia e la Grecia. L' Italia in seguito, con la legge del 2017, ne ha attivate solo tre in Campania, Calabria e la recente Jonica (Puglia e Basilicata) con uno stanziamento dello Stato pari a 550 milioni di euro avvenuto in due tranches. Nel resto del continente esistono Zes in Bulgaria, Repubblica Ceca, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slovenia, Portogallo e Spagna; e in Polonia, che da sola ne ha 14, si calcola che ognuna sia in grado di produrre 18 nuovi posti di lavoro per ogni ettaro di area produttiva e un incremento del 10% del suo fatturato, e 15 milioni di euro di nuovi investimenti. In Polonia le Zes si estendono su 19.837 ettari e, fino ad oggi, sono stati attivati interventi per 25 miliardi di euro, creando 300 mila nuovi posti di lavoro contribuendo alla crescita del Pil del 27% in 7 anni. Nel mondo se ne contano circa 2700, di cui 800 in Europa (e diventano 4000 aggiungendo le Zone franche) con 70 milioni di lavoratori e scambi commerciali per 500 miliardi. IL TRATTATO L' articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell' Unione Europea prevede la possibilità, per il periodo 2014-2020, di costituire delle Zes anche in alcune aree del Nord Italia, tra cui quelle di Venezia e della provincia di Rovigo. Quindi c' è tempo solo fino al 31 dicembre 2019, e l' emendamento del Governo arriva dunque in extremis, tra l' altro allineando l' Italia al resto d' Europa dato che la legge italiana del 2017 le prevede, appunto, solo al Sud. E. T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Bettin: «Bonificare l' area anche dalla criminalità»

I PRESIDENTI MESTRE È una gran bella notizia, anzi ottima, sia per il presidente della Municipalità di Marghera, Gianfranco Bettin, sia per il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino**. Per il sociologo e scrittore «la Zes corona una lunga battaglia politica di Confindustria e altre forze sociali e sindacali, delle istituzioni locali, Città metropolitana e Comune di Venezia, Municipalità di Marghera, e può agevolare investimenti e rigenerare il polo industriale». E avverte che «serve, tuttavia, rilanciare anche il piano di bonifica e messa in sicurezza, senza il quale, senza risorse appropriate, nuovi investimenti risulterebbero più difficili». Per il presidente del Porto «rappresenta una grande opportunità per poter attrarre maggiori investimenti e sviluppare ulteriormente la connessione tra manifattura e logistica a livello regionale. Questo risultato è un successo importante della lobby territoriale esercitata negli ultimi anni, che ha visto una grande coesione tra categorie economiche, politica locale e rappresentanza nazionale. Ora attendiamo che la Zes divenga effettivamente norma di legge per poter iniziare a lavorare». Però, c'è un però piuttosto grosso che pone Bettin, perché l' arrivo di nuova ricchezza e nuova occupazione attrae anche nuova criminalità. Per questo lancia un appello per «bonificare Marghera in tutti i sensi. È la condizione per restituirla al suo ruolo strategico, potente e innovativo, nel panorama industriale italiano ed europeo». In tutti i sensi significa anche «un' energica, radicale opera di bonifica dalle presenze criminali, molto più radicate di quanto non si pensi, come anche in questi giorni è emerso, con le notizie relative alla presenza del clan dei casalesi nel business dei grandi cantieri. Non sono, peraltro, notizie isolate: esiste una vasta documentazione, che certifica da anni, l' interesse delle grandi organizzazioni criminali, spesso mafiose, per Porto Marghera, che si tratti di intermediazione di forza lavoro o di traffici di rifiuti, di speculazioni su investimenti o su impianti esistenti o, appunto, sulla vicenda delle bonifiche e del risanamento». (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Piano

La politica, l'economia

Zes, area speciale "attira investitori" da 26mila occupati Ecco come funziona

«C'è la Zona economica che può rilanciare il Veneto» da Porto Marghera, Campiello e Tessera a Murano e Burano



INQUADRO
Il presidente della Municipalità di Marghera, Gianfranco Bettin, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, in un momento della conferenza stampa.

L'ESPANSIONE
L'area Zes è un polo industriale e logistico che ha visto un forte sviluppo negli ultimi anni, attirando investimenti e occupazione.

LA POLITICA
La Zes è un'area speciale che ha visto una lunga battaglia politica tra le istituzioni locali e nazionali.

LA BONIFICA
L'area Zes è un'area speciale che ha visto una lunga battaglia politica tra le istituzioni locali e nazionali.

LA CRIMINALITÀ
L'area Zes è un'area speciale che ha visto una lunga battaglia politica tra le istituzioni locali e nazionali.

Bettin: «Bonificare l'area anche dalla criminalità»

LA BONIFICA
L'area Zes è un'area speciale che ha visto una lunga battaglia politica tra le istituzioni locali e nazionali.

Andreuzza (Lega): «Lunga battaglia in Parlamento»

LA POLITICA
La Zes è un'area speciale che ha visto una lunga battaglia politica tra le istituzioni locali e nazionali.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL FUTURO DI PORTO MARGHERA

«Zona logistica con il credito d' imposta»

È questa la strada scelta dal governo non essendoci tempo per modificare la legge sulle Zes, previste solo per il Sud

Francesco Furlan Zes o ZIs per l' area di Porto Marghera? È una domanda in attesa di risposta per capire se e come il cambio di una lettera possa fare la differenza. Molto dipenderà dal percorso della legge di Bilancio che, incardinata al Senato, passerà poi alla Camera e tornerà al Senato, negli ultimi giorni dell' anno, per l' approvazione definitiva. L' altro giorno intanto sono stati approvati al Senato due emendamenti. Uno del Pd, prima firmatario Andrea Ferrazzi, per l' istituzione della Zes. E uno del ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, per consentire di estendere alla Zona Logistica Semplificata nel porto di Marghera e nell' area del Polesine le agevolazioni previste per le Zes. Zes e ZIs, cosa cambia Sulla carta le differenze ci sono. La Zes (Zona economica speciale) infatti è caratterizzata dall' attribuzione di specifici e sostanziali benefici fiscali e agevolazioni amministrative e procedurali alle imprese. La differenza principale con le ZIs (Zone logistiche speciali) è che, in linea teorica, quest' ultime non godono dei benefici fiscali previsti per le prime (quali il credito d' imposta per l' acquisto di beni strumentali nuovi). Le imprese che vi operano, quindi, possono fruire solo di procedure semplificate (accelerazione dei termini procedurali e adempimenti e procedimenti speciali). LA ZIs potenziata L' ipotesi al quale sta lavorando il governo però è che a Marghera possa essere attribuita la condizione di ZIs (specifica per le aree portuali) ma potenziata, ovvero con gli stessi benefici delle Zes, zone inizialmente previste dal governo per accelerare lo sviluppo nelle regioni del Sud Italia, e infatti autorizzate dalla Legge del 2017 in solo otto regioni del centro e sud Italia. Il sottosegretario «Per istituire la Zes avremmo dovuto cambiare la legge», spiega il sottosegretario all' Economia Pier Paolo Baretta, «mentre la scelta di istituire la ZIs ci permette di accelerare i tempi. Certo, la differenza c' è dal punto di vista formale, ma non c' è da quello sostanziale, perché agli imprenditori che investiranno a Porto Marghera sarà garantito il credito d' imposta, proprio come avviene nelle Zone economiche speciali». Aggiunge Baretta: «Sono abbastanza fiducioso sul fatto che riusciremo a portarla a casa con l' approvazione definitiva della manovra». I parlamentari veneti, compresi quelli dell' opposizione, si stanno muovendo con un fronte unico. La Zes vera e propria potrebbe arrivare in un passaggio successivo. Il ministro a Venezia Proprio per chiarire questi aspetti - tecnici e però sostanziali - e per verificare quale sia la formula migliore per Porto Marghera e il Polesine, il ministro Provenzano sarà a Venezia, in una data da concordare, nell' arco di una ventina di giorni. «Sarà l' occasione per chiarire gli aspetti tecnici», dice Ferrazzi, «ma è obiettivo di tutti portare a casa il risultato per Porto Marghera. Poi che sia Zes, come abbiamo chiesto noi nel nostro emendamento, o ZIs potenziata lo vedremo». Il presidente del Porto «L' emendamento alla Manovra che dovrebbe istituire a Venezia e Rovigo una ZIs equiparata sul fronte della agevolazioni del credito a una Zes è un' ottima notizia per il nostro tessuto produttivo, rappresenta una grande opportunità per poter attrarre maggiori investimenti e sviluppare ulteriormente la connessione tra manifattura e logistica a livello regionale», dice il presidente del Porto **Pino Musolino**, «questo risultato è un successo importante della lobby territoriale esercitata negli ultimi anni, che ha visto una grande coesione tra categorie economiche, politica locale e rappresentanza nazionale. Ora attendiamo che la Zes divenga effettivamente norma di legge».

La Nuova di Venezia e Mestre
22 novembre 2019
MESTRE

Lo sviluppo dell'area industriale

«Zona logistica con il credito d' imposta»

È questa la strada scelta dal governo non essendoci tempo per modificare la legge sulle Zes, previste solo per il Sud

RICERCA
per la flotta di Mestre

Il ministro Provenzano sarà a Venezia, in una data da concordare, nell' arco di una ventina di giorni. «Sarà l' occasione per chiarire gli aspetti tecnici», dice Ferrazzi, «ma è obiettivo di tutti portare a casa il risultato per Porto Marghera. Poi che sia Zes, come abbiamo chiesto noi nel nostro emendamento, o ZIs potenziata lo vedremo».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

«Sì a Mose e legge speciale» Il voto unanime su Venezia

‘Dopo la Camera, anche il Senato si unisce sulle mozioni a favore del capoluogo veneto ‘Ferrazzi (Pd):
«Devastazione come la peste del '600». Stefani (Lega): «Basta polemiche»

ANGELA PEDERIVA

IN AULA VENEZIA Ci voleva l'acqua alta per far salire sulla stessa barca le mille e litigiose anime del Parlamento. Con il voto di ieri al Senato, dopo quello di martedì alla Camera, si è completata l'approvazione trasversale delle tre mozioni che impegnano il Governo ad adoperarsi a favore di Venezia, attraverso l'ultimazione del Mose e il rifinanziamento della legge speciale. Un solo astenuto a Palazzo Madama e tre contrari a Montecitorio (fra cui le ex pentastellate venete Silvia Benedetti e Sara Cunial), per il resto tutti favorevoli. LE RICHIESTE A differenza della Camera, dov'era passata la mozione unitaria Pellicani (Pd)-Brunetta (Fi), al Senato sono stati mantenuti separati i documenti dell'opposizione e della maggioranza, con l'accordo però di sostenerli reciprocamente. Così la Bernini (Fi) è stata licenziata all'unanimità con 207 voti a favore e la Ferrazzi (Pd) ha ottenuto 208 sì e un'astensione. In sintesi, la proposta del centrodestra impegna il Governo su tre punti: aderire alla richiesta di dichiarazione di calamità naturale avanzata dal Comune di Venezia per fronteggiare i danni; intervenire sulla gestione commissariale del Consorzio Venezia Nuova per il completamento del Mose; avviare la procedura della nuova legge speciale per Venezia. Il testo dell'asse giallorosso è invece articolato in diciassette richieste: individuare le risorse per far fronte ai danni dell'alta marea; estendere al Comune di Chioggia lo stato d'emergenza; procedere a interventi di contrasto e mitigazione delle acque alte; aggiornare e rifinanziare la legge speciale per Venezia; procedere speditamente verso il completamento del sistema di dighe mobili; realizzare il piano di adattamento ai cambiamenti climatici; varare le misure fiscali per le imprese, i commercianti e gli artigiani colpiti dal disastro; istituire la Zona economica speciale nel Veneto; affrontare nella prima riunione del comitato interministeriale la questione del passaggio delle Grandi Navi; accelerare gli interventi di bonifica nel sito di interesse nazionale di Porto Marghera; estendere l'art bonus a Venezia; varare un piano di contenimento dei flussi turistici; avviare il recupero del patrimonio culturale ed ecclesiastico danneggiato; acquisire elementi sulle condizioni di sicurezza degli impianti gpl. Va detto comunque che alcune delle istanze hanno già ricevuto una prima risposta dalle iniziative governative e parlamentari assunte nei dieci giorni seguiti al dramma del 12 novembre, come nel caso di art bonus e Zes. Occorre invece ancora sciogliere i nodi politici riguardanti questioni più spinose, a cominciare dal Mose, motivo per cui a Montecitorio la mozione aveva riscosso 490 voti favorevoli ma 3 contrari, tanto che la vicentina Cunial aveva tuonato: «Oggi, dicendo sì al Mose, ribadite sì al Tav, alla Valdastico Nord, al Tap, alla Pedemontana Veneta, eccetera: opere generate non per funzionare, ma per aprire i rubinetti ad libitum...». IL DIBATTITO Invece a Palazzo Madama il dibattito è stato molto più pacato, anche perché al mimino accenno di iniziale brusio, la presidente padovana Maria Elisabetta Alberti Casellati ha richiamato tutti all'ordine: «Collegli, per cortesia, un po' di silenzio; pare che l'argomento lo richieda». Da lì in poi, i vari schieramenti hanno parlato con una voce sola. L'azzurro veronese Massimo Ferro ha auspicato compattezza: «Venezia vive e potrà vivere se, e mi sembra ci siano tutte le precondizioni politiche, anche questo ramo del Parlamento darà un segnale chiaro e unitario di una volontà specifica di difesa di un bene, Venezia, che non è patrimonio veneto, non è patrimonio nazionale, ma è patrimonio del mondo». Il dem veneziano Andrea Ferrazzi ha citato la Madonna



Il Gazzettino

Venezia

della Salute: «Dobbiamo cogliere la devastazione di oggi come fecero i nostri antenati veneziani quasi quattrocento anni fa, quando, a partire dalla peste che uccise 47.000 abitanti solamente nella città lagunare, riuscirono a trovare l'energia per una nuova ripartenza». La leghista vicentina Erika Stefani ha promesso di voler superare le polemiche: «Venezia e la laguna di certo non hanno bisogno delle offese che sono state proferite nei confronti dei veneti. Forse pesa e brucia ad alcuni la grande capacità che ha la Lega di governare i suoi territori. Ma andiamo oltre e uniamoci tutti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il retroscena

Il convegno del 26 settembre che ha riaperto la battaglia

LA STORIA Era la mattina del 26 settembre scorso. Dopo un' estate trascorsa a battere con l' allora ministra per il Sud, la grillina Barbara Lezzi contraria alle Zes al Nord, le truppe erano piuttosto demoralizzate. Fu quella mattina, quando il nuovo Governo Conte si era insediato da appena venti giorni, che Ezio Ordigoni riunì il sottosegretario all' Economia Pier Paolo Baretta, il sindaco Luigi Brugnaro, il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo Vincenzo Marinese e il presidente del Porto **Pino Musolino**. L' obiettivo era quello di dare una sferzata al movimento e, a giudicare dai risultati, se non altro portò fortuna. Ordigoni è stato riconfermato segretario confederale veneto del sindacato macchinisti Orsa (con lui Angelo Mantovani, Nicola De Bortoli, Giuseppe Perri e Mario Leotta). Nel discorso inaugurale Ordigoni, che fa il segretario gratuitamente, ha posto l' accento sull' importanza del «lavoro come giustizia sociale che è libertà, come diritto di tutti, un lavoro vero adeguatamente retribuito». E ha ricordato l' impegno per ottenere la Zes «vista anche come presupposto di tutela dell' ambiente, sviluppo del tessuto produttivo ed economico. È fondamentale per rilanciare l' economia e la mobilità sostenibile, realizzando nuovi centri di logistica e infrastrutture ferroviarie». (e.t.)

La Nuova Scintilla

Venezia

DEPOSITO GPL La mancata concessione della banchina è cruciale

Verso lo stop definitivo?

Secondo Costa Bioenergie lo stop per la mancata concessione della banchina e dell' antistante specchio acqueo da parte dell' **Autorità di sistema** portuale per l' impianto di Gpl a Punta Colombi è solo temporaneo. La ditta ha trenta giorni per superare il problema, perché "i motivi ostativi non sono addebitabili all' Azienda". Per il portavoce del Comitato No GPL a Chioggia Roberto Rossi, questa di Costa Petroli "è solo una pia speranza. In un mese il Magistrato con sentenza dovrebbe togliere il sequestro, subito dopo la banchina dovrebbe essere collaudata e quindi data in concessione... Forse non basteranno 10 anni! E' più facile che lo stabilimento resti una delle tante 'cattedrali nel deserto' d' Italia. E' più logico che la ditta di Fidenza cerchi un accordo con i Ministeri interessati per una delocalizzazione dell' impianto su altro sito più idoneo, che sia, prima di tutto, distante da un centro storico di una città millenaria a vocazione turistica, più prossimo al mare e non ad una laguna con i suoi problemi (compresi quelli delle maree di questi giorni) e soprattutto lontano da un porto commerciale costretto in sua presenza a cambiare vocazione e diventare industriale". Il Comitato No GPL di ritorno da Roma si dice speranzoso dopo l' incontro, molto positivo, di giovedì 14 novembre scorso con il direttore generale del Ministero delle infrastrutture (MIT) Mauro Coletta. Prima di tutto perché il dirigente "conosce perfettamente il problema per avere visto di persona l' impianto e dove si trova. Avendo dei parenti a Chioggia è venuto qui in visita. Era addirittura informato degli ultimi sviluppi, compresa la mancata concessione della banchina, anche per lui da considerarsi parte dell' impianto e quindi da assoggettare allo studio sui rischi se venisse data in concessione. Ha anche detto di condividere la posizione della Capitaneria di Porto che da sempre chiede la variante al Piano regolatore del porto". Lo stesso direttore ha promesso una veloce convocazione del tavolo interministeriale Mise -Mit per vedere come uscire politicamente e tecnicamente da questa impasse. La data potrebbe essere il prossimo 25 visto che il Sindaco sarà in udienza dal ministro Patuanelli. "Lunedì 25 novembre sarà ricevuto dal Ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli in merito al deposito Gpl in Val da Rio. - annuncia il sindaco Alessandro Ferro nel suo comunicato n. 220 del 14.11.19.- A nome dell' Amministrazione comunale invito la cittadinanza ad accompagnarmi a Roma a sostegno alle richieste della nostra città". "L' invito è stato subito accolto dal Comitato, - dice Roberto Rossi. Stiamo organizzando un pulman di chioggiotti per l' incontro di Roma del prossimo 25, nella speranza di vedere assieme i ministri Paola De Micheli (PD) ministro delle infrastrutture e dei trasporti e Stefano Patuanelli (M5S) ministro dello sviluppo economico con i loro tecnici e dirigenti perché si deve arrivare senza scuse e rinvii a fare sintesi di quanto si dirà e risolvere definitivamente la questione sia dal punto di vista tecnico che politico". R.D.



MF

Savona, Vado

PRIMA PORTACONTAINER AL VADO GATEWAY

In attesa dell'apertura ufficiale programmata per il prossimo 12 dicembre, il nuovo terminal container di Vado Ligure ha accolto l'arrivo della prima nave portacontainer. Si tratta di una nave da 2.500 Teu di capacità non ancora impiegata in traffici commerciali ma noleggiata ad hoc per affinare tutte le procedure di imbarco e sbarco delle merci in vista del reale avvio dell'attività sul mercato. «Un momento davvero emozionante per tutti noi. La nave tedesca Artemis è la prima boxship ormeggiata al nuovo terminal. Starà con noi per 10 settimane per effettuare test sulle infrastrutture, sull'equipment e per completare la formazione dei nostri ragazzi» hanno fatto sapere da Apm Terminals Vado Ligure

MF SHIPPING & LOGISTICA

Frena la logistica conto terzi

Nel periodo 2015-2019 sono state 76 le operazioni di fusione e acquisizione, contro 105 le operazioni di acquisizioni (41% dei casi) che nazionali (59%)

Aumenta la digitalizzazione della tua Supply Chain su timocom.it

TIMOCOM

Superstrada Vado-Savona presto i lavori di adeguamento

Il progetto in Conferenza dei servizi ma il terminal aprirà il 12 dicembre

ANTONIO AMODIO

ANTONIO AMODIO VADO LIGURE Primi passi concreti per il progetto di potenziamento della strada di scorrimento tra Vado Ligure, Quiliano e Savona, in vista del debutto, il prossimo 12 dicembre, della piattaforma Vado Gateway. Martedì prossimo, infatti, si terrà la conferenza dei servizi presso la sala del Consiglio della Provincia alla presenza degli enti coinvolti. La stessa Provincia, stazione unica appaltante per i lavori, i Comuni di Savona, Vado Ligure, Quiliano e **Autorità portuale** che ha messo a disposizione i cospicui finanziamenti pari a 11,2 milioni. Un intervento di manutenzione straordinaria assai atteso visti anche i notevoli volumi di traffico che dovrebbe produrre la piattaforma di Vado. Ma nel contempo si tratta anche di un intervento particolarmente complesso per la necessità di garantire le funzionalità del collegamento tra i tre Comuni, in attesa di notizie certe sulla realizzazione del nuovo casello di Bossarino. La conferenza di martedì avrà un valore istruttorio. Per l'occasione, sono stati convocati una ventina di enti, compresi i progettisti. Ciascuno dei convocati dovrà esprimere, in base al piano di interventi, un parere sulle opere da eseguire. Si tratta di un'analisi e di un'approvazione che avverranno a tamburo battente. Nel giro di brevissimo tempo infatti si procederà alla gara di appalto per dare il via effettivo ai cantieri. Il tutto dovrebbe avvenire a cavallo tra l'anno che sta per concludersi e il nuovo ormai vicino. Gli interventi dovrebbero essere terminati nel giro di un anno o poco più. Le corsie della strada saranno allargate e rese più percorribili e sicure per ospitare i nuovi flussi di traffico anche pesante. Soddisfazione è stata espressa dal presidente della Provincia Pierangelo Olivieri. «Ora possiamo dare, vista l'attuazione del piano, immediato corso a tutte le procedure necessarie per poter consegnare al più presto questi lavori importantissimi e tanto attesi da tutto il nostro territorio». Inevitabile la constatazione del colpevole ritardo con cui vengono decisi questi lavori di adeguamento della strada. La piattaforma contenitori è comparsa nei primi documenti di programmazione **portuale** del 1998. Da allora sono passati più di vent'anni senza che siano state adeguate le infrastrutture necessarie a far uscire la merce dal porto di Vado. Una volta avviati i lavori del terminal, sarebbe stato necessario avviare anche la realizzazione di viabilità e parcheggi per evitare il rischio di una paralisi. - © RIPRODUZIONE RISERVATA La prossima settimana verrà approvato il progetto per i lavori di adeguamento della Superstrada di Vado. Un intervento indispensabile in vista dell'apertura della piattaforma Maersk. Purtroppo il cantiere sarà aperto con un clamoroso ritardo La piattaforma sta per aprire ma la viabilità è in forte ritardo.



Messa in sicurezza e riqualificazione della Margonara, i Comitati scrivono all' Autorità Portuale

La lettera dei comitati è rivolta anche ai sindaci di Albissola e Savona e al difensore civico, chiedendo una risoluzione dei problemi entro la prossima estate

I comitati a favore della spiaggia della Margonara si muovono in anticipo e hanno iniziato già a scrivere all' **Autorità di Sistema Portuale** e ai sindaci di Savona Caprioglio e Albissola Nasuti oltre al difensore civico Lalla. Al centro delle loro richieste, dopo un colloquio avuto lo scorso 16 novembre con il primo cittadino albissolese e il consigliere delegato al demanio e alle spiagge Roberto Bragantini la fruibilità futura (a breve e a lungo termine) dell' arenile della Margonara (in particolare della spiaggia dello scoglio della Madonnetta ex Bagni Madonnetta e la spiaggia del Molo Verde ex Bagni San Cristoforo). Specificando la situazione che è stata riscontrata durante l' ultima estate, con la massiccia frequentazione dei cittadini e dei turisti, nonostante non sia presente nessun servizio e non sono stati rimossi i materiali pericoloso lasciati dalle mareggiate. "Dopo i fine settimana, abbiamo assistito, nonostante gli sforzi dei volontari, alla condizione di notevole degrado del sito (sacchi della spazzatura previsti ma poi abbandonati sulla spiaggia e dilaniati dai gabbiani, utilizzo della spiaggia per libero campeggio o per accensione di fuochi non protetti). In prima istanza siamo quindi a sollecitare la immediata messa in sicurezza e pulizia del sito, onde impedire che anche in questa estate prossima 2020 si ripetano le medesime condizioni di inagibilità e assenza di servizi, con il conseguente non tanto abbandono del luogo, ma al contrario frequentazione in condizioni di tragica incuria e maltrattamento di un arenile che ancora oggi, nonostante l' assenza di un presidio istituzionale fisso di salvaguardia e tutela, costituisce una meta di turismo sia locale che non locale, grazie alla storica importanza della zona per i cittadini di Savona e Albissola, alla posizione protetta delle acque marine, alla loro trasparenza, alla loro condizione di non inquinamento, alla presenza di una sabbia non rimpasciata (per quanto riguarda l' arenile della spiaggia dello scoglio della Madonnetta), alla flora e fauna marina ancora viva" spiegano il comitato Mamme della Margonara e i gruppi a sostegno di Margonara Viva oltre ai gruppi Facebook "Salviamo la Madonnetta e la Margonara dal cemento" e "Madonnetta Forever". La messa in sicurezza urgente dell' ingresso all' arenile della spiaggia della Madonnetta dalla scala di metallo e l' urgente demolizione del manufatto pericolante esistente e della rimozione dei detriti, sono le ulteriori richieste dei comitati. "Siamo a richiedere che nel progetto di demolizione dell' ex stabilimento balneare e delle altre strutture presenti (scale, bagni e docce) venga tenuta presente la importanza di preservare la sabbia naturale sottostante, evitando (come già accaduto in passato durante la demolizione delle baracche della collina dell' Ospedale San Paolo verso la allora sabbia naturale della spiaggia del Molo Verde) che i detriti vengano mescolati alla sabbia e prevedendo quindi un intervento di salvaguardia della peculiarità entropica della spiaggia, che non ha paragoni con tutte le altre spiagge del territorio, ormai rimpasciate. Il progetto di demolizione dovrà quindi essere impostato tenendo presente la necessità di non mescolare i detriti con la sabbia, e con una rimozione dei detriti che avvenga a monte dell' arenile" continuano. "Sosteniamo con forza la possibilità prospettataci che le spiagge vengano anche istituzionalmente considerate come futuri luoghi di fruizione turistica, e che le istituzioni si impegnino a tal fine ad addivenire a un cambio di destinazione d' uso del territorio della Margonara, che permetta la presenza di un presidio a tutela del territorio e l' utilizzo delle spiagge da parte della cittadinanza, che le reclama da tempo. A tal proposito, poiché nel piano prospettato ci è presente solo la spiaggia dello scoglio della madonnetta, chiediamo con la presente di conoscere quale sia il progetto previsto per la spiaggia del Molo Verde" concludono i Comitati.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Sui porti è ancora risiko F2i punta alle banchine non dedicate ai container

Granaglie, merci varie e carichi speciali nel radar del fondo partecipato da Cdp Tra armatori e terminalisti è scontro sul tema delle alleanze tra mega -compagnie

Simone Gallotti / GENOVA Le spalle larghe garantite dal colosso Cdp. E un obiettivo chiaro: comprare, aggregare e ristrutturare i terminal break bulk e carico secco. F2i è sbarcata da poco in banchina, ma ha piani ambiziosi: «In Italia soprattutto e all' estero, principalmente nel Mediterraneo» come ha raccontato Umberto Masucci, presidente del fondo "portuale", al sesto forum organizzato da MediTelegraph e Secolo XIX, dal titolo: "Logistica: c' è spazio per tutti?". «Non intendo svelare i dettagli, ma stiamo ragionando su diverse operazioni» spiega ancora il numero uno di F2i: «È l' Adriatico il nostro target». Su quella sponda infatti «si concentrano le attività industriali del Paese» spiega ancora Fabrizio Vet tosi, managing director del fondo Venice Shipping and Logistics. Non sono i container al centro del progetto di espansione del fondo («Lì è difficile competere e il settore sta giù vivendo da tempo un percorso di aggregazione»), ma la filiera dell' acciaio, le granaglie, il break bulk e il project cargo. «La nostra strategia non prevede necessariamente la totale acquisizione della proprietà dice ancora Masucci - Il nostro obiettivo è aggregare: fornire managerializzazione e superare, dove esiste, un problema generazionale delle famiglie che hanno la proprietà del terminal». AUTHORITY SPA «La cosa pubblica non viene sempre gestita al meglio. La disomogeneità di regole e la pluralità di soggetti coinvolti, genera inefficienza. Non c' è nemmeno controllo sul rispetto dei piani di impresa». Vettosi lancia dal forum del MediTelegraph un siluro sul dibattito della natura delle Authority portuali, tornato al centro della discussione dopo la decisione Ue di far pagare le tasse agli scali italiani. Il modello arriva dal Nord Europa: «Bisogna eliminare queste condizioni negative che allontanano gli investitori - dice il numero uno del fondo Vsl - Il sistema di regole a volte sfugge al soggetto pubblico: l' ordine di un operatore privato è meglio della confusione pubblica». ARMATORI E TERMINAL La grande integrazione verticale della logistica scatena il dibattito tra gli operatori. Gli armatori da tempo sono "scesi a terra" diventando terminalisti e ora cercano di controllare anche la filiera logistica. E lo fanno per un motivo: i guadagni, sul mare si riducono progressivamente, la logistica invece ne garantisce ancora: «Quando esistevano le conference (gruppi di compagnie associate per offrire un servizio su una specifica rotta, ndr) avevamo tutti una buona redditività e la concorrenza non mancava - spiega Ignazio Messina, terminalista e armatore genovese, membro di Assarmatori - Gli operatori erano persino in numero maggiore di quelli di oggi. L' estrema concorrenza invece fa perdere tutti. Volere tutto quasi gratis, comporta criticità». Il presidente dei terminalisti italiani Luca Becce chiede invece regole più certe: «Il problema non è che gli armatori scendono nei porti a fare i terminalisti, il tema è come. Devono rispettare le stesse regole chieste agli altri terminalisti». E sulla block exemption che l' Europa sta dibattendo e che consente agli armatori di agire in deroga alle regole antitrust, Marco Conforti, vice presidente di Confetra attacca: «Le posizioni della Commissione non ci soddisfano. L' annuncio di una nuova consultazione non va bene» e annuncia battaglia. Luigi Merlo, presidente di Federlogistica vuole invece recuperare una parte delle aree dell' Ilva di Cornigliano, sottoutilizzate, per attività di logistica: «È apprezzabile individuare zone logistiche anche in Valbisagno e Valpolcevera, ma abbiamo aree che sono state distribuite funzionalmente male a Cornigliano, sottoutilizzate e potrebbero avere un ruolo centrale per il porto». -

ECONOMIA&MARITTIMO
Il 6° Forum "Shipping and Intermodal Transport"

Sui porti è ancora risiko: F2i punta alle banchine non dedicate ai container

Granaglie, merci varie e carichi speciali nel radar del fondo partecipato da Cdp. Tra armatori e terminalisti è scontro sul tema delle alleanze tra mega -compagnie

LOGISTICA C'È SPAZIO PER TUTTI

SGM GENOVA
società gestione mercato
Affittiamo nell' area mercatale di Bolzaneto
900 mq frazionabili di uffici
tel. 010 8407953 - info@mercatogenova.it

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Crociere, il giorno di Grandiosa l'ammiraglia "green" di Msc

Oggi la prima "toccata" della nuova nave della compagnia. La Liguria prima regione d'Italia con 3,2 milioni di passeggeri nel 2020. La sfida, far convivere business e ambiente

di Massimo Minella Arriva a **Genova** Msc Grandiosa, la nuova ammiraglia della compagnia armatoriale da poco battezzata ad Amburgo. In **porto**, Grandiosa resterà due giorni, fino a sabato, per poi partire per la sua crociera inaugurale nel Mediterraneo. 181mila tonnellate di stazza lorda, la più grande nave da crociera mai entrata a **Genova**, Grandiosa è lunga 331 metri ed è in grado di ospitare 6.334 passeggeri con 1.704 membri di equipaggio. Questo enorme villaggio galleggiante extralusso si caratterizza come una delle navi più avanzate dal punto di vista ambientale all'interno di una flotta che dal primo gennaio 2020 sarà la prima al mondo a essere a impatto zero per le emissioni di CO2. Particolarmente innovativo il sistema di contenimento dei fumi e delle emissioni, attraverso un sistema di riduzione catalitica selettiva che contribuisce a ridurre le emissioni di ossido di azoto dell'80%. L'ossido proveniente dalle operazioni del motore viene condotto attraverso un catalizzatore che lo converte in azoto e acqua, entrambi composti innocui. Grandiosa ha anche un sistema che consente l'elettrificazione da terra della nave da utilizzare durante l'ormeggio, collegandola alla rete elettrica locale del **porto** e azzerando così le emissioni durante la sosta. Per la prima "toccata" di Grandiosa in uno scalo italiano, oltre alla cerimonia del "Maiden Call" con le autorità del territorio, oggi è previsto un evento speciale per più di duemila agenti di viaggio e tour operator da tutta Italia. La nave opererà nel Mediterraneo orientale per i primi 12 mesi per poi essere spostata in Sud America il prossimo inverno. L'offerta commerciale del **porto** di **Genova** continua così a crescere, proiettando la Stazione Marittima ancora più in alto nella graduatoria nazionale del business crocieristico. Se si considera che sono in crescita anche i porti di Savona e della Spezia, la Liguria conferma in modo ancor più marcato la sua leadership nazionale che nel 2020 la porterà a una movimentazione complessiva di oltre tre milioni di passeggeri. Ogni **porto**, poi, si prepara a innovare o far debuttare in tempi brevi dei "Palacrociere" in linea con il servizio offerto a bordo. Una rotta tracciata per prima da Savona, dal 2004 home port delle navi di Costa Crociere, e che ora si appresta a seguire anche La Spezia, con un terminal che sarà gestito dalle tre principali compagnie, Costa, Msc e Royal Caribbean. **Genova**, home port di Msc Crociere, fa leva sulla sua Stazione Marittima che opera sui due ponti Mille e Doria, ma guarda anche a nuove opportunità. Costa, infatti, è tornata con una prima nave ma pensa a un suo terminal, che potrebbe sorgere alla Calata Gadda. E sempre Msc, che allo stabilimento di Sestri Ponente della Fincantieri ha affidato la costruzione di quattro unità di piccola stazza extralusso pensa a un terminal dedicato che potrebbe sorgere a Ponte Parodi. Una Liguria invasa dai crocieristi, insomma. Ricchezza e lavoro che devono però saper convivere con un territorio fragile dal punto di vista ambientale. Paradigma di tutto questo, le Cinque Terre, meta di turisti e crocieristi, da gestire con la massima attenzione. La convivenza è possibile, ma va gestita in anticipo, soprattutto se si è chiamati a fare i conti con numeri in continua crescita, soprattutto per quanto riguarda il **porto** della Spezia (900mila passeggeri previsti nel 2020, più 38,5%), la cui escursione naturale, comprensibilmente richiesta dai passeggeri, è proprio quella delle Cinque Terre. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Domani arriva in porto a Genova Msc Grandiosa

Resterà attraccata in porto fino a sabato per ospitare un evento con oltre 2.000 agenti di viaggio provenienti da tutta Italia

Genova. In arrivo a **Genova** per MSC Grandiosa, la nuova ammiraglia di MSC Crociere fresca di battesimo, per la prima volta. Attracco domani mattina, resterà in **porto** fino a sabato. 'MSC Grandiosa è una delle navi più avanzate dal punto di vista ambientale e testimonia ancora una volta il grande impegno della Compagnia sulla sostenibilità ambientale, dopo il recente annuncio che dal 1° gennaio 2020 sarà la prima compagnia di crociera al mondo ad essere a impatto zero per le emissioni di CO2', scrive in una nota Msc. A bordo della nave, che può ospitare fino a 6.334 ospiti, oltre alla cerimonia del 'Maiden Call' con le autorità del territorio, si terrà un evento speciale dedicato ad oltre 2.000 agenti di viaggio e tour operator provenienti da tutta Italia per celebrare la prima toccata nel **porto** e per condividere con loro le strategie messe in atto dalla Compagnia per la riduzione dell' impatto ambientale.

The screenshot shows the Genova24.it website with a news article titled "Domani arriva in porto a Genova Msc Grandiosa". The article text is as follows:

Genova. In arrivo a Genova per MSC Grandiosa, la nuova ammiraglia di MSC Crociere fresca di battesimo, per la prima volta. Attracco domani mattina, resterà in porto fino a sabato.

"MSC Grandiosa è una delle navi più avanzate dal punto di vista ambientale e testimonia ancora una volta il grande impegno della Compagnia sulla sostenibilità ambientale, dopo il recente annuncio che dal 1° gennaio 2020 sarà la prima compagnia di crociera al mondo ad essere a impatto zero per le emissioni di CO2", scrive in una nota Msc.

A bordo della nave, che può ospitare fino a 6.334 ospiti, oltre alla cerimonia del "Maiden Call" con le autorità del territorio, si terrà un evento speciale dedicato ad oltre 2.000 agenti di viaggio e tour operator provenienti da tutta Italia per celebrare la prima toccata nel porto e per condividere con loro le strategie messe in atto dalla Compagnia per la riduzione dell' impatto ambientale.

At the bottom of the screenshot, there are sections for "ALTERE NOTIZIE DI GENOVA" with sub-headers: "CANTIERE Lavori in galera, autostrada A10 chiusa" and "EMERGENZA Cittadinanza minorile a Lillana Segre, il complice".

Porto di Pra', pennello ponente sarà rimosso, spazio per tre navi. Bruzzone "Mitigazione ancora al palo"

Si preannuncia un aumento di lavorazione, mentre delle opere di abbattimento dei rumori non ci sono notizie

Genova. Il pennello pensato per permetter l' attracco dei traghetti presso il porto di Pra' sarà rimosso, creando più spazio per le navi container. Più traffico merci, ma 'le mitigazioni sono ancora un miraggio'. La notizia arriva dall' **Autorità di sistema portuale**, come rilanciato da un articolo pubblicato oggi da 'The Medi Telegraph', e prevede che i lavori di smantellamento di quella parte di infrastruttura partiranno dal prossimo gennaio: una operazione che libererà nuovi spazi per le mega porta container, permettendo la lavorazione in contemporanea di tre navi. Una decisione che cancella per sempre la possibilità di delocalizzare parte del traffico traghetti a ponente, come paventato tempo fa dal nuovo assessore al porto Maresca (soluzione mai confermata da Authority) ma che sta suscitando non poche polemiche: 'A fronte di un previsto incremento dei traffici - spiega Filippo Bruzzone, consigliere municipale in quota 'A Sinistra' - ad oggi non abbiamo notizie dell' avvio delle opere di mitigazione richieste e promesse'.

The screenshot shows the Genova24.it website interface. The main headline reads: "Porto di Pra', pennello ponente sarà rimosso, spazio per tre navi. Bruzzone 'Mitigazione ancora al palo'". Below the headline, there is a sub-headline: "Si preannuncia un aumento di lavorazione, mentre delle opere di abbattimento dei rumori non ci sono notizie". The article text is partially visible, starting with "Genova. Il pennello pensato per permetter l'attracco dei traghetti presso il porto di Pra' sarà rimosso, creando più spazio per le navi container. Più traffico merci, ma 'le mitigazioni sono ancora un miraggio'." The article is dated "21 novembre 2019" and includes social media sharing options for Facebook, Twitter, and Email. There is also a "PIÙ INFORMAZIONI" link and a "PIÙ POPOLARI" sidebar with various news items.

A Genova Pra' via i traghetti, solo container

GENOVA - L'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale ha dato il via libera a Psa Italia per abbattere il pennello che delimitava l'accosto per le navi ro-ro nel terminal di Prà (ex-Vte). Il progetto prevede l'allungamento di ulteriori 180 metri della banchina destinata alle navi portacontainer, in modo da poter ospitare contemporaneamente tre navi di 400 metri di lunghezza. Oltre all'aumento della capacità container del terminal, il progetto segna la fine di quella che è stata una funzione tradizionale del porto del Ponente genovese, che dal 1992 ha ospitato l'accosto per i traghetti. E mette fine ai progetti di spostare a Prà linee di traghetti che oggi scalano nel porto storico, progetti che ancora quest'anno erano stati evocati, a esempio, dal direttore della società Stazioni Marittime, Edoardo Monzani, e dall'assessore al Porto del Comune di Genova, Francesco Maresca. Su questo punto il presidente dell'Autorità di sistema, Paolo Emilio Signorini, è chiaro: «Il trasferimento dei traghetti a Ponente non è mai stato sulla scrivania dell'Authority». L'accosto per i ro-ro è nato con lo stesso terminal, che al principio era fortemente legato alle attività dell'azienda automobilistica Fiat. Il primo servizio ro-ro fu quello della compagnia Viamare (del gruppo pubblico Finmare) che nel 1992, con la nave Via Ligure, cominciò a collegare Genova con il porto di Termini Imerese, dove Fiat aveva uno stabilimento di produzione. Successivamente il servizio per Termini Imerese verrà ereditato da una compagnia privata, Strade Blu, del gruppo veneto Benetton, guidata dal manager Virgilio Cimaschi. Più recentemente, nei primi anni 2000, l'allora presidente dell'Autorità portuale, Luigi Merlo, ha lanciato il progetto del Porto d'Africa per spostare a Prà i traffici, che allora si prevedevano in forte crescita, con la sponda meridionale del Mediterraneo.



A Genova Pra' via i traghetti, solo container

ALBERTO GHIARA

Genova - L' **Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale** ha dato il via libera a Psa Italia per abbattere il pennello che delimitava l' accosto per le navi ro-ro nel terminal di Prà (ex-Vte). Il progetto prevede l' allungamento di ulteriori 180 metri della banchina destinata alle navi portacontainer, in modo da poter ospitare contemporaneamente tre navi di 400 metri di lunghezza. Oltre all' aumento della capacità container del terminal, il progetto segna la fine di quella che è stata una funzione tradizionale del porto del Ponente genovese, che dal 1992 ha ospitato l' accosto per i traghetti. E mette fine ai progetti di spostare a Prà linee di traghetti che oggi scalano nel porto storico, progetti che ancora quest' anno erano stati evocati, a esempio, dal direttore della società Stazioni Marittime, Edoardo Monzani, e dall' assessore al Porto del Comune di Genova, Francesco Maresca. Su questo punto il presidente dell' **Autorità di sistema**, Paolo Emilio Signorini, è chiaro: «Il trasferimento dei traghetti a Ponente non è mai stato sulla scrivania dell' Authority». L' accosto per i ro-ro è nato con lo stesso terminal, che al principio era fortemente legato alle attività dell' azienda automobilistica Fiat. Il primo servizio ro-ro fu quello della compagnia Viamare (del gruppo pubblico Finmare) che nel 1992, con la nave "Via **Ligure**", cominciò a collegare Genova con il porto di Termini Imerese, dove Fiat aveva uno stabilimento di produzione. Successivamente il servizio per Termini Imerese verrà ereditato da una compagnia privata, Strade Blu, del gruppo veneto Benetton, guidata dal manager Virgilio Cimaschi. Più recentemente, nei primi anni 2000, l' allora presidente dell' **Autorità portuale**, Luigi Merlo, ha lanciato il progetto del Porto d' Africa per spostare a Prà i traffici, che allora si prevedevano in forte crescita, con la sponda meridionale del Mediterraneo. La crisi finanziaria mondiale del 2008 e i successivi conflitti in molti paesi del Medio Oriente, con relativi cambi di regime e situazione di instabilità politica, hanno fatto tramontare quel progetto, la cui eco si sente però ancora nelle proposte di chi vuole spostare a Ponente una parte dell' attività ro-ro del porto storico. L' abbattimento del pennello che divideva l' area ro-ro da quella container segna la fine di questa storia e completa la vocazione full-container del terminal, che ha recentemente preso il nome di Psa Genova Prà. L' abbattimento del pennello consentirà di ospitare una terza mega-portacontainer, dove oggi potevano accostare unità soltanto fino a 300 metri di lunghezza. E coincide con l' apertura, prevista per il prossimo gennaio, del secondo tratto ferroviario di entrata e uscita dal terminal.



Genova e Savona dimostrano in Svizzera che sanno costruire in tempi certi

GAM EDITORI

21 novembre 2019 - Un indice di realizzazione delle opere per messe a bilancio pari all' 89,94% su investimenti in conto capitale che sfiorano quest' anno i 250 milioni di euro. È con questo dato e con l' imminente apertura del nuovo terminal di Savona-Vado in grado di movimentare 800.000 teu al 49% controllato da capitali cinesi, che l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, ovvero i porti di **Genova** e Savona, ha presentato il suo nuovo "biglietto da visita" a un mercato svizzero che potrebbe tornare a guardare con attenzione alla prospettiva logistica mediterranea, come alternativa al monopolio logistico che gli scali del Nord Europa esercitano sull' interscambio elvetico. A farsi latore di questo messaggio di affidabilità anche sui tempi di realizzazione delle opere di terra, della nuova viabilità genovese (compromessa dal crollo del Ponte Morandi) e dei dragaggi, è stato ieri a Lugano il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Paolo Emilio Signorini. Gli ha fatto eco Gilberto Danesi, Ceo del terminal PSA di Prà Voltri, punta di diamante del **porto** di **Genova**, nel mercato container. Danesi ha confermato a sorpresa che anche un collegamento diretto ferroviario fra il **porto** di **Genova** e la Svizzera può non essere un' utopia. Ogni settimana tre treni container muovono dal terminal di Prà Voltri e in 12 ore raggiungono il "**porto**" perché tale è, di Basilea. Il convegno di Lugano "Un Mare di Svizzera 2" si è tuttavia trasformato anche in una vera e propria operazione verità. Come sottolineato dal Consigliere Nazionale, membro della Commissione svizzera dei Trasporti, Fabio Regazzi, dopo aver investito più di 20 miliardi di euro in Alptransit, ora deve occuparsi anche di altri collegamenti che riguardano altre aree della Confederazione. Il che non significa campane a morto sul collegamento Lugano-Chiasso e quindi sul completamento dell' asse nord sud, ma di certo un ridimensionamento delle speranze di ottenerlo in tempi brevi. Per altro l' Italia deve confrontarsi a sua volta con i tempi lunghi della realizzazione del Tortona-Milano (indispensabile per rendere efficace il Terzo Valico) e del quadruplicamento delle linee della Brianza. È in quest' ottica che si sintetizza lo sforzo di ASTAG, l' Associazione dell' autotrasporto svizzero presieduta nella sezione ticinese da Adriano Sala affiancato dal vice presidente Paolo Vismara. Per molti anni a venire proprio all' autotrasporto sarà affidato dal mercato e dai fatti un ruolo centrale per assicurare la crescita dell' interscambio svizzero e quindi il funzionamento del corridoio merci più importante d' Europa.



Infrastrutture e servizi: Genova punta sempre alla Svizzera / FOCUS

Genova - In pieno conto alla rovescia per l' entrata in servizio di uno dei più importanti terminal container del Mediterraneo occidentale, quello di Savona Vado che vede una partecipazione cinese del 49%, e a circa un anno dall' entrata in servizio del Traforo del Monte Ceneri parte integrante di Alptransit , ovvero della più grande infrastruttura ferroviaria d' Europa, voluta con forza dalla Svizzera, il corridoio nord-sud, battezzato in passato con vari nomi, da Corridoio 5 a **Genova**-Rotterdam, sino a Tirreno-Reno, colloca due tasselli importantissimi, ma evidenzia drammaticamente il suo paradosso: per essere davvero funzionale all' interscambio mondiale e in particolare di Svizzera e Italia mancheranno all' appello per anni una serie di tratte ferroviarie indispensabili che o sono ancora puri progetti o i cui cantieri hanno destino e tempi incerti. Dalla Tortona-Milano, al quadruplicamento delle linee della Brianza, alla Chiasso-Lugano, per non parlare del tratto che dovrebbe connettere a nord la tratta veloce Ceneri-Gottardo-Zurigo alle linee veloci tedesche, tratto che Berlino non dà segni di voler realizzare. Queste alcune delle prime indicazioni scaturite oggi dalla seconda edizione dell' evento "Un mare di Svizzera" che si è svolto a Lugano giovedì e organizzato significativamente da ASTAG, associazione di quell' autotrasporto svizzero che non si è mai posto in contrapposizione con le ferrovie, ma che intende comunque recitare il ruolo strategico che sta svolgendo su uno dei più importanti assi di traffico europei. L' analisi puntuale dello stato dell' arte delle infrastrutture, ma anche delle aspettative e del sentiment di tanti operatori logistici, è giunta da Lugano anche in un momento particolare per la Svizzera e per l' Italia nel quadro del grande progetto Belt Road Initiative, meglio conosciuta come la nuova Via della Seta. La Svizzera ha siglato il più completo ed esaustivo accordo di libero scambio con la Cina e, negli ultimi due anni, 80 società svizzere sono state acquisite dai cinesi con un investimento globale di circa 47 miliardi di dollari . Ma quello della Via della Seta è un Risiko complesso che chiama in causa anche la ormai certa recessione - come sottolineato nella relazione di Gian Enzo Duci, presidente della Federazione Nazionale degli Agenti Marittimi e docente Unige - dell' economia tedesca, il ruolo egemone che la Germania ha nei porti del nord e quindi nella fornitura esclusiva alle imprese svizzere di cui la Germania è il maggiore concorrente nei settori della chimica e farmaceutica nonché delle macchine di precisione. E il convegno di oggi ha evidenziato come per la Svizzera un' alternativa a sud, verso quella portualità mediterranea, che oggi non può rivaleggiare con i grandi scali del nord Europa ma che è molto più vicina ai mercati economici del mondo che crescono, potrebbe rivelarsi di vitale importanza . Apertosi in un clima comunque di ottimismo testimoniato dai due Sindaci, Marco Borradori e Marco Bucci, impegnati a creare un legame sempre più stretto fra Lugano e **Genova**, il convegno in corso a Lugano sta evidenziando alcuni fattori chiave:1)La richiesta corale di certezza circa i tempi di consegna delle nuove opere2)Le opportunità schiuse dalla Belt & Road Initiative3)L' apertura di una porta sud della logistica europeaSul primo tema sono emerse alcune indicazioni importanti. In successione temporale: Terminal di Vado pronto a settimane, tunnel del Ceneri pronto nel dicembre 2020, Terzo Valico operativo a fine 2022 (con la prospettiva di collegare **Genova** e Milano in 45 minuti non appena anche l' intervento deliberato sulla Tortona-Milano sarà attuato); realizzazione entro il 2030 del secondo tunnel stradale del Gottardo . Nell' attesa delle grandi opere si stanno comunque sviluppando sul campo alcune iniziative operative strategiche come il collegamento gestito dalla PSA fra il terminal container di **Genova**-Prà e il **porto** di Basilea, vera e propria porta logistica della Svizzera.I PIANI DI **GENOVA** E SAVONA«Nel 2019 abbiamo fatto le gare e aggiudicato opere per 250 milioni,



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

che sono l' 84,94% del totale programmato. E abbiamo erogato 86 milioni per investimenti realizzati nell' anno. Di fronte a un programma di investimenti che riguarda le dighe, i terminal, l' accessibilità di ultimo miglio ferroviario e di viabilità, cioè gli interventi decisivi per la capacità di portare merce in modo efficiente, la macchina è in moto e monitorata, possiamo garantire tempi certi». Lo ha detto il presidente dell' Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) Paolo Emilio Signorini al convegno «Un mare di Svizzera 2» a Lugano, rivolto agli operatori svizzeri. «Non solo abbiamo il nuovo terminal contenitori da 800 mila teu di Vado Ligure che aprirà a fine anno, il terminal di Calata Bettolo a inizio 2020, i più importanti operatori che cooperano, Psa e Sech, Msc e Messina, Maersk e Cosco, ma stiamo anche procedendo con le altre opere e siamo affidabili» è il messaggio inviato da Signorini al mercato svizzero che potrebbe tornare a scommettere sui porti liguri come alternativa agli scali del Nord Europa. Gilberto Danesi, Ceo del terminal PSA di Prà Voltri, punta di diamante del porto di Genova, nel mercato container. Danesi ha confermato a sorpresa che anche un collegamento diretto ferroviario fra il porto di Genova e la Svizzera può non essere un' utopia. Ogni settimana tre treni container muovono dal terminal di Prà Voltri e in 12 ore raggiungono il "porto" perché tale è, di Basilea. Il convegno di Lugano "Un Mare di Svizzera 2" si è tuttavia trasformato anche in una vera e propria operazione verità. Come sottolineato dal Consigliere Nazionale, membro della Commissione svizzera dei Trasporti, Fabio Regazzi, dopo aver investito più di 20 miliardi di euro in Alptransit, ora deve occuparsi anche di altri collegamenti che riguardano altre aree della Confederazione. Il che non significa campane a morto sul collegamento Lugano-Chiasso e quindi sul completamento dell' asse nord sud, ma di certo un ridimensionamento delle speranze di ottenerlo in tempi brevi. Per altro l' Italia deve confrontarsi a sua volta con i tempi lunghi della realizzazione del Tortona-Milano (indispensabile per rendere efficace il Terzo Valico) e del quadruplicamento delle linee della Brianza. È in quest' ottica che si sintetizza lo sforzo di ASTAG, l' Associazione dell' autotrasporto svizzero presieduta nella sezione ticinese da Adriano Sala affiancato dal vice presidente Paolo Vismara. Per molti anni a venire proprio all' autotrasporto sarà affidato dal mercato e dai fatti un ruolo centrale per assicurare la crescita dell' interscambio svizzero e quindi il funzionamento del corridoio merci più importante d' Europa.

Convegno "CITY, PORT & ENVIROMENT

Giovedì 28 novembre ore 9.00 - 13.00 - Salone di rappresentanza di Palazzo Tursi Tecnologia e innovazione le parole chiave della V edizione della **Genova Smart Week**, la manifestazione promossa dal Comune di **Genova** e dall' Associazione **Genova Smart City** e organizzata da Clickutility Team che si svolgerà dal 25 al 30 novembre. Quest' anno, la mattina di giovedì 28, una particolare attenzione sarà dedicata alle città di mare e al loro duplice e delicato ruolo nella partita a favore dell' ambiente. Questa sessione analizzerà le strategie per ridurre l' inquinamento atmosferico, marino e acustico, causato dalle attività portuali, con una particolare attenzione alle soluzioni per gestire il traffico merci e passeggeri. In parallelo, si parlerà dell' impatto ambientale delle aree portuali, a loro volta fonte di inquinamento del mare, focalizzandosi sulla sfida alle plastiche, macro, micro e nano. Moderati dal giornalista Pietro Roth intervengono: Francesco Maresca, Assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico, Comune di **Genova** Amm. Nicola Carlone, Ammiraglio ispettore, Capitaneria di **Porto di Genova** Matteo Campora, Assessore ai Trasporti, Mobilità Integrata, Ambiente, Rifiuti, Animali, Energia, Comune di **Genova** Angela Maria Tomasoni, Responsabile Scientifico, Progetto Interreg Marittimo IT-FR Mauro Ferrando, Presidente, **Porto Antico di Genova** Giuseppe Canepa, AdSP del Mar Ligure Occidentale Roberto Bernacchi, Global Product Manager, ABB Michela Mortara, Researcher, CNR Marino Vetuschi Zuccolini, Professore, Università di **Genova** e CNR IMATI Alberto Del Santo, Business Development Manager, SAP Italia Lorenzo Pollicardo, Direttore Tecnico, Sybass Giulia Silenzi, Snr Manager, Deloitte Officine Innovazione Cristiano Camponeschi, Partner, Deloitte Officine Innovazione Corrado Schenone, Professore associato, Università di **Genova** Alberto Nicola Traverso, CTO, H2Boat Sergio Cantini, Vicepresidente, MUDS Paolo Brotto, PM TEN.

The screenshot shows the Sea Reporter website with the following content:

- Header:** Seareporter.it Giornale ON-LINE per la libera comunicazione. Navigation: Home, Porti, Industria & Tecnologia, Shipping, Unione Europea, Ambiente, News, Turismo, Città.
- Article Title:** Convegno "CITY, PORT & ENVIROMENT".
- Publication Info:** Pubblicato da Seareporter il 22 novembre 2018, ore 15:29. [Recupera]
- Image:** A photograph of a port area with a large crane and a ship.
- Text:**

Giovedì 28 novembre ore 9.00 - 13.00 - Salone di rappresentanza di Palazzo Tursi

Tecnologia e innovazione le parole chiave della V edizione della Genova Smart Week, la manifestazione promossa dal Comune di Genova e dall'Associazione Genova Smart City e organizzata da Clickutility Team che si svolgerà dal 25 al 30 novembre.

Quest'anno, la mattina di giovedì 28, una particolare attenzione sarà dedicata alle città di mare e al loro duplice e delicato ruolo nella partita a favore dell'ambiente.

Questa sessione analizzerà le strategie per ridurre l'inquinamento atmosferico, marino e acustico, causato dalle attività portuali, con una particolare attenzione alle soluzioni per gestire il traffico merci e passeggeri. In parallelo, si parlerà dell'impatto ambientale delle aree portuali, a loro volta fonte di inquinamento del mare, focalizzandosi sulla sfida alle plastiche, macro, micro e nano.
- Moderati dal giornalista Pietro Roth intervengono:**
 - Francesco Maresca, Assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico, Comune di Genova
 - Amm. Nicola Carlone, Ammiraglio ispettore, Capitaneria di Porto di Genova
 - Matteo Campora, Assessore ai Trasporti, Mobilità Integrata, Ambiente, Rifiuti, Animali, Energia, Comune di Genova
 - Angela Maria Tomasoni, Responsabile Scientifico, Progetto Interreg Marittimo IT-FR
 - Mauro Ferrando, Presidente, Porto Antico di Genova
 - Giuseppe Canepa, AdSP del Mar Ligure Occidentale
 - Roberto Bernacchi, Global Product Manager, ABB
 - Michela Mortara, Researcher, CNR
 - Marino Vetuschi Zuccolini, Professore, Università di Genova e CNR IMATI
 - Alberto Del Santo, Business Development Manager, SAP Italia
 - Lorenzo Pollicardo, Direttore Tecnico, Sybass
 - Giulia Silenzi, Snr Manager, Deloitte Officine Innovazione
 - Cristiano Camponeschi, Partner, Deloitte Officine Innovazione
 - Corrado Schenone, Professore associato, Università di Genova
 - Alberto Nicola Traverso, CTO, H2Boat
 - Sergio Cantini, Vicepresidente, MUDS
 - Paolo Brotto, PM TEN
- Footer:** Seareporter.it

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

All' asta i binari del porto, ma da Roma incalzano: «È una realtà virtuosa»

A gara il 20% di quote della società La Spezia Shunting Railways Agostinelli (M5S): «Perché liberarsi delle quote?». Roncallo: «Affidamento obbligatorio» Sondra Coggio / LA SPEZIA L' **autorità portuale** della Spezia mette a bando il suo 20% della società pubblico - privata nata sei anni fa per unificare la gestione del servizio fer roviario. E scoppia il caso. Si parla della Spezia Shunting Railways creata nel 2013 da Lorenzo Forcieri, che l' aveva definita «un fatto di portata storica». Il 40% ai terminalisti e l' altro 40% alle imprese ferroviarie, «con il controllo pubblico nel consiglio di sorveglianza», un soggetto unico per gestire tutte le manovre unificando le tariffe. Il nuovo presidente Carla Roncallo, entrata in servizio nel pieno dell' inchiesta sulle presunte tangenti, aveva già liquidato Apls. Ora esce dalla Shunting Railways e la questione finisce all' attenzione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A chiedere spiegazioni è Donatella Agostinelli, senatrice del Movimento 5 Stelle, perplessa sul fatto che si vada a gara a fronte di «una situazione perfettamente legittima e virtuosa. La Spezia Shunting Railways - osserva - è sempre stata in utile di esercizio e ogni anno incrementa il fatturato e il numero dei carri movimentati». Inoltre ha dipendenti e si autofinanzia e non ha mai avuto bisogno di credito bancario. «È considerata un modello di gestione pubblico privata - prosegue Agostinelli - in un servizio di interesse generale. L' Authority detiene un ruolo di garanzia, nomina il presidente del consiglio di gestione e tre membri su cinque del consiglio di sorveglianza». La senatrice cita «i risultati in termini di efficienza» e «la crescita del traffico **portuale** su ferro, che ha superato il 30% e mira al 50%». A ottobre, spiega, sono stati movimentati 13 mila carri ferroviari, un record assoluto. Agostinelli si chiede perché liberarsi delle quote, se la società non è un ramo secco. La gara, conclude, nasce «su presupposti errati e rischia di arrecare disservizi e di compromettere i livelli occupazionali, a danno del personale a elevata specializzazione». Fin qui la senatrice. In città c' è chi paventa una privatizzazione, vuoi con l' ingresso di qualche colosso del mare anche nella logistica terrestre, vuoi con l' espansione di qualche piccola realtà esistente. Girano addirittura dei nomi. Roncallo, interpellata, dice che la situazione «è più complessa di quanto viene rappresentata». L' affidamento dei servizi a gara, afferma, «è un obbligo e non una facoltà. L' **autorità** possiede solo il 20% - motiva - per cui la maggior parte delle quote è in mano a privati. È impossibile pensare di affidare alla società il servizio ferroviario in perpetuo, occorre periodicamente indire gare. È più corretto uscire, pertanto. Dopo di che la società se lo vorrà potrà concorrere, mentre sarebbe inopportuno, se fossimo ancora dentro». Roncallo non nega che abbia lavorato bene, ma «non è condizione sufficiente per non espletare la gara. Lo strenuo accanimento delle posizioni di rendita, purtroppo è spesso incompatibile con la normativa». In quanto al fatto che la società sia un modello, Roncallo è scettica: «La senatrice cita due città, a supporto del fatto che la società sia un modello, ma Trieste ha una partecipata ferroviaria al 100%, cosa ben diversa da noi, mentre non mi risulta che Genova intenda seguire questo sistema». - coggio@ilsecoloxix.it.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Porto container

Azienda che tira oppure una minaccia?

C'è chi vede nel porto container un'azienda che tira e chi, invece come me, vede nel porto un ostacolo, una minaccia la cui esistenza determina un calo nel numero dei residenti, mentre aumentano dissesti e chiusure preventive nel commercio e cresce il numero dei disoccupati. Tra queste due cose sembra esistere un rapporto inversamente proporzionale, cresce l'attività portuale ma cresce il numero dei disoccupati e diminuisce quello degli abitanti, dagli oltre 130mila degli anni Settanta ai poco più dei 90mila, stranieri compresi, attuali. C'è chi ha il coraggio da leone di esaltare le qualità portuali, falsificando i numeri degli addetti e dell'indotto, quando soltanto l'Autorità Portuale avrebbe titolo a fornirli, ma ben si guarda dal farlo. Personalmente, considero il porto, per gli immensi spazi che occupa, l'intera riviera di Levante, e per il traffico micidiale dei tir portacontainer una grave minaccia per la salute della sua popolazione, un autentico tumore maligno conficcato sull'intera fiancata orientale del Golfo, di cui ha letteralmente cancellato, infliggendo una selvaggia devastazione ambientale, la sua naturale vocazione turistica, vero motore di crescita economica capace di creare decine di migliaia di nuovi veri posti di lavoro e una migliore qualità della vita. Bisogna che la si smetta una buona volta per tutte di definire il porto un'azienda che tira, perché qui alla Spezia a tirare sono soltanto le cuoia dei cittadini, il cui apparato auditivo e respiratorio è sistematicamente colpito dalle velenose esalazioni portuali e dove le promesse dell'Autorità portuale circa la creazione di una zona di rispetto e a la elettrificazione delle banchine è divenuto un semplice sogno. Giovanni Bertei



Rumori molesti, Roncallo a rapporto dal pm

La presidente dell' Autorità di sistema portuale interrogata per un' ora sui disagi e le soluzioni in essere e in divenire per risolverli

LA SPEZIA L' inchiesta della Procura della Repubblica sui rumori in porto innescata dall' esposto dell' ingegner Vittorio Gasparini - e rubricata sotto l' ipotesi di reato di disturbo delle occupazioni o del riposo delle persone - è passata nei giorni scorsi dall' interrogatorio della presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, l' architetto Claudia Roncallo, in veste di persona informata sui fatti. Per circa un' ora il numero uno dell' **Adsp** spezzina è stata ascoltata dal pm Monica Burani, titolare del fascicolo. Un incontro cordiale, rispettoso dei ruoli e ricco di contenuti del quale la stessa Roncallo, contattata, non ha esitato a riferire. **Può dirci cosa ha detto al pm?** «Ho illustrato sinteticamente, ma spero in maniera chiara, cosa si sta facendo nel breve e nel medio periodo per attenuare il disagio che inevitabilmente la vicinanza del porto al tessuto urbano comporta, rispondendo inoltre alle puntuali domande che mi sono state rivolte». L' incipit? «Un excursus sulle norme applicabili e sulle sorgenti sonore più impattanti, che riguardano sia il porto, con le sue varie componenti, sia il traffico urbano». **Il problema, al di là degli sviluppi dell' inchiesta, è all' ordine del giorno. Come risolverlo e quali assicurazioni ha dato al pm?** «Gli interventi posti o da porre in atto, riguardano sia noi, come **AdSP**, sia i terminalisti e del tema si discute anche con il Comune e con Arpal, in appositi tavoli che si riuniscono periodicamente». **Risultati? Invermenti?** «Arpal esegue periodiche campagne di monitoraggio, siamo al momento in attesa dei dati dell' ultima di queste, recentemente effettuata. Intanto è in fase di ultimazione la barriera fonoassorbente, volta soprattutto a contenere i rumori del treno e appena ultimato i lavori di rifacimento dei binari dentro il porto e della loro traslazione verso mare, si potrà creare una fascia di rispetto efficace, come previsto dal PRP». **Gli operatori che fanno?** «Anche il terminalista ha posto in essere accorgimenti tesi a contenere i rumori, dei quali a breve fornirà i dettagli». **L' idea del porto green, con banchine elettrificate, ha fatto passi in avanti?** «Con una prospettiva di medio periodo, dovuta anche alla possibilità di avere da Enel le potenze necessarie, ma alla quale si sta lavorando, anche l' alimentazione elettrica delle banchine potrà dare una efficace risposte alla problematica del rumore». Corrado Ricci.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Pontremolese: avanti piano, molto piano

Qualche buona notizia dal convegno organizzato dall'Autorità Portuale del Mar Ligure. Ma mancano ancora ben 2.300 milioni

Nuovi spiragli per la Ferrovia Pontremolese arrivano dalla Biennale della Logistica, organizzata alla Spezia dall' **Autorità Portuale** del Mar Ligure Orientale. La rappresentante dell'Unione Europea Iveta Radicova (coordinatrice del corridoio del Mediterraneo che unisce l'Europa da Est a Ovest) ha garantito per il 2021 nuovi fondi per il completamento del raddoppio dei binari. Anche alla Commissione Ambiente della Camera, il ministro dei Trasporti Paola De Micheli ha messo agli atti un documento dove viene confermato l'impegno del Governo a fare lotti funzionali del raddoppio della linea ferroviaria. «Le ultime risorse per la Pontremolese - scrive Giorgio Casabianca del Pd spezzino - sono state assegnate nel dicembre 2017 grazie all'impegno dell'onorevole Andrea Orlando, che in qualità di Ministro, fece approvare l'emendamento che assegnava alla linea 235 milioni di euro per il raddoppio dei binari nella tratta Parma-Vicofertile. E sono ancora disponibili i 50 milioni stanziati dal secondo Governo Prodi sia per miglioramenti tecnologici sull'intera linea che per un migliore allaccio alla stazione di Parma. I due interventi hanno già approvato sia la progettazione esecutiva che l'iter autorizzativo. Ora sarebbe necessario bandire le gare il prima possibile per far partire questi lavori entro il 2020». Il tracciato lungo 112 km è a doppio binario per 55 (a metà dell'intera linea). Restano da progettare e finanziare le tratte Vicofertile-Osteriazza (Fornovo) di 18 km, Berceto Pontremoli (nuova galleria di valico) di 21 km e la Pontremoli Chiesaccia (Villafranca) di 15,5 km. «Non è realistico pensare che in un tempo ravvicinato siano stanziati 2.300 milioni per raddoppiare l'intera linea, di cui la metà necessari per la sola nuova galleria di valico - prosegue Casabianca -, sarebbe opportuno reperire ulteriori fondi per finanziare sia la progettazione esecutiva che la realizzazione della tratta Pontremoli-Chiesaccia, che ha un costo stimato di 480 milioni. In questo modo avremmo il doppio binario da Vezzano fino a Borgo Val di Taro per oltre 50 km consecutivi». Per farlo vengono auspiccate sinergie tra regioni, province, comuni, **autorità** portuali e operatori economici. Questi ultimi potrebbero aumentare il trasporto su ferro dall'attuale 30% ad oltre il 50%. Anche le attività turistiche dei territori attraversati potrebbero beneficiarne. «Un solo treno merci toglie dalla strada 30 tir - conclude Casabianca - con miglioramenti ambientali e viabili». Nel Piano generale dei trasporti la Pontremolese era definita «infrastruttura di preminente interesse nazionale», però il progetto si è scontrato con le difficoltà della crisi economica e con le varie lobby regionali. Ognuna a tirare acqua al proprio mulino. Per ridare slancio al progetto si era svolta nel giugno scorso, organizzata da Legambiente, la «Giornata della Ferrovia Pontremolese» con tre carovane provenienti da Toscana, Liguria ed Emilia Romagna, che si erano date appuntamento alla stazione di Pontremoli. Con i vertici di Legambiente c'erano parlamentari, assessori regionali, sindaci, sindacalisti. Doveva essere formato anche un Comitato di primi cittadini per marcare stretti Stato, Regioni e Rfi allo scopo di tenere desta l'attenzione sulla Pontremolese. E l'assessore regionale ai trasporti Vincenzo Ceccarelli aveva affermato che l'impegno della Toscana verso altre linee ferroviarie non è in competizione con la Pontremolese e assicurando l'attenzione necessaria a far ripartire il progetto.



L'AdSP spezzina non esca da LSSR

La Spezia Shunting Railways SpA? Rappresenta un modello di gestione pubblico-privato virtuoso e non ha alcun senso che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale dismetta la propria quota di partecipazione. Può riassumersi in queste poche righe il contenuto della interrogazione parlamentare al Ministro De Micheli depositata dalla senatrice grillina Donatella Agostinelli. Il casus belli è dato dalla scelta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale di cedere ai privati il 20% della società che attualmente opera le manovre ferroviarie nel porto di La Spezia e i cui altri azionisti sono il gruppo Contship Italia (con il 53%), Tarros (con il 5%), Contrepeir (col 2%) e Mercitalia (con il 20%). L'AdSP ha deciso di uscire dal capitale della società per uniformarsi alle previsioni del decreto legislativo n. 175 del 2016 sulle partecipate, previsioni che a detta della parlamentare pentastellata non si applicherebbero a La Spezia Shunting Railways che è in attivo e «che svolge attività strettamente legate alla mission dell'Autorità». Non solo: «l'esperimento di una gara in una situazione perfettamente legittima e virtuosa, che si riassume nella straordinaria efficienza del trasporto su ferro rispetto alla media nazionale, costituirebbe un'iniziativa fondata su presupposti errati e suscettibile di arrecare gravi disservizi con corrispondente calo del traffico su ferro»; Per Agostinelli una simile iniziativa «potrebbe compromettere i livelli occupazionali e il personale a elevata specializzazione sia nel planning che nel settore operativo».

The screenshot shows the Portnews website interface. At the top, there are navigation links for Focus, Interventi, Interviste, News, Espo 2019, Osservatorio Europeo, and social media icons. The main header features the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Maggiore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settemestrale'. Below this is a search bar and a 'FOCUS' section. The main article is dated '21 Novembre 2019' and titled 'Interrogazione scritta del M5S L'AdSP spezzina non esca da LSSR'. The article text is partially visible, discussing the management of La Spezia Shunting Railways SpA and the impact of legislative changes on its operations and staff. A sidebar on the right lists various port-related topics such as Ambiente, Autorità, Portuali, Infrastrutture, and Innovazione.

L' Authority della Spezia nel mirino dei 5Stelle

Genova - Con la cessione di quelle quote, l' Authority della **Spezia** rischia di compromettere il servizio della manovra ferroviaria e di aprire una crisi occupazionale, mentre al momento La **Spezia** Shunting Railways SpA rappresenta un modello anche per altri porti. Lo sostiene nella sua interrogazione parlamentare al ministro Paola De Micheli, la senatrice dei 5Stelle Donatella Agostinelli. Ecco il testo dell' interrogazione. Nel **porto** di La **Spezia** il servizio ferroviario portuale è svolto dal soggetto unico denominato "La **Spezia** Shunting Railways SpA", identificato in una società appositamente costituita nel 2013, al cui capitale sociale partecipano l' Autorità di sistema portuale con il 20 per cento delle azioni di categoria A, gli operatori terminalisti e i terminalisti interni raccordati con il 40 per cento delle azioni categoria B e gli operatori multimodali e le imprese ferroviarie con il 40 per cento delle azioni di categoria C, che rappresentano la totalità degli operatori dello scalo spezzino; la società è in utile di esercizio a partire dalla costituzione e ogni anno incrementa il fatturato e il numero dei carri movimentati per il trasporto di contenitori da e per lo scalo marittimo; la società è considerata un modello di gestione pubblico-privato di un servizio di interesse generale, con ruolo di garanzia in capo all' Autorità che nomina il Presidente del Consiglio di gestione e tre membri su cinque del consiglio di sorveglianza; la società ha dipendenti, si autofinanzia e non ha mai avuto bisogno di accedere al credito bancario; il modello di gestione e la struttura societaria sono stati oggetto di dibattito e studio in diversi convegni e autorità portuali nazionali ed estere hanno mutuato il modello societario adeguandolo alle realtà locali; i porti di Trieste e Genova hanno adottato o hanno in corso di adozione modelli societari analoghi, visti i risultati in termini di efficienza dovuta alla sinergia virtuosa creatasi tra ente pubblico e operatori privati; la percentuale del traffico su ferro del **porto** di La **Spezia** ha superato il 30 per cento e si avvia a raggiungere il traguardo del 50 per cento, un obiettivo ambizioso reso possibile dallo strumento societario che comprende tutti i soggetti della filiera del trasporto; nel mese di ottobre 2019 sono stati movimentati 13.000 carri ferroviari, record assoluto dello scalo, con un incremento dell' 8 per cento sul precedente record del novembre 2018; considerato che: si apprende da notizie rese pubbliche attraverso la rete che l' Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale ha intenzione di vendere attraverso bando pubblico azioni della società, pari al 20 per cento del capitale sociale, e ciò al fine di eliminare un potenziale conflitto di interessi volendo provvedere all' assegnazione del servizio attraverso gara pubblica; le motivazioni addotte richiamano, a giudizio dell' interrogante impropriamente, le previsioni del testo unico decreto legislativo n. 175 del 2016 sulle partecipate; previsioni che non si applicano alla società in questione che svolge attività strettamente legata alla mission dell' Autorità, è da sempre in utile, con la partecipazione di minoranza della stessa; la rete ferroviaria che adduce al **porto** e ai terminal portuali è in parte gestita da Rete Ferroviaria Italiana, in minima parte dall' Autorità di sistema portuale, dai singoli terminalisti all' interno delle concessioni demaniali e dai terminalisti terrestri raccordati alla rete; l' odierno servizio ferroviario portuale, a gestione unica, sarebbe ripartito come era in origine in manovra primaria svolta dai vettori di linea, in manovra secondaria da svolgersi in parte in autoproduzione, in parte dal soggetto assegnatario della gara e in parte dal singolo terminalista, in una situazione di incertezza visto il sovrapporsi di competenze e di piani di sicurezza in capo ai diversi titolari; considerato infine che, a parere dell' interrogante: l' esperimento di una gara in una situazione perfettamente legittima e virtuosa, che si riassume nella straordinaria



The Medi Telegraph

La Spezia

efficienza del trasporto su ferro rispetto alla media nazionale, costituirebbe un' iniziativa fondata su presupposti errati e suscettibile di arrecare gravi disservizi con corrispondente calo del traffico su ferro; tale iniziativa potrebbe compromettere i livelli occupazionali e il personale a elevata specializzazione sia nel planning che nel settore operativo, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e quali iniziative di propria competenza intenda assumere per evitare le irreparabili conseguenze della decisione.

Citta della Spezia

La Spezia

Interrogazione al ministro sulla vendita delle quote in Lssr da parte dell'Adsp

La cessione del 20 per cento da parte dell' Authority non convince la senatrice marchigiana del M5S Donatella Agostinelli: "Impropria interpretazione delle norme: coincide con la mission ed è in attivo. Con la gara occupazione a rischio".

La Spezia - Finisce sulla scrivania del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, la questione della cessione delle quote detenute nella società La Spezia Shunting Railways deliberata da parte dell' **Autorità di sistema portuale** di cui aveva dato notizia CDS nei giorni scorsi (leggi qui). Donatella Agostinelli, senatrice marchigiana del Movimento cinque stelle, ha infatti depositato una interrogazione a risposta scritta rivolta al ministro temendo ripercussioni negative per i livelli occupazionali e reputando la decisione dell' Adsp dettata da una impropria interpretazione delle normative nazionali in materia di partecipazioni pubbliche. "La società - fa notare Agostinelli nel testo dell' interrogazione - è in utile di esercizio a partire dalla costituzione e ogni anno incrementa il fatturato e il numero dei carri movimentati per il trasporto di contenitori da e per lo scalo marittimo". La Spezia Shunting Railways, sempre secondo la senatrice, "è considerata un modello di gestione pubblico-privato di un servizio di interesse generale, con ruolo di garanzia in capo all' **Autorità** che nomina il presidente del Consiglio di gestione e tre membri su cinque del consiglio di sorveglianza" e "ha dipendenti, si autofinanzia e non ha mai avuto bisogno di accedere al credito bancario". E ancora: "il modello di gestione e la struttura societaria sono stati oggetto di dibattito e studio in diversi convegni e **autorità** portuali nazionali ed estere hanno mutuato il modello societario adeguandolo alle realtà locali; i porti di Trieste e Genova hanno adottato o hanno in corso di adozione modelli societari analoghi, visti i risultati in termini di efficienza dovuta alla sinergia virtuosa creatasi tra ente pubblico e operatori privati". "La percentuale del traffico su ferro del porto della Spezia ha superato il 30 per cento e si avvia a raggiungere il traguardo del 50 per cento, un obiettivo ambizioso reso possibile dallo strumento societario che comprende tutti i soggetti della filiera del trasporto; nel mese di ottobre 2019 sono stati movimentati 13.000 carri ferroviari, record assoluto dello scalo, con un incremento dell' 8 per cento sul precedente record del novembre 2018". Agostinelli scrive che "le motivazioni addotte richiamano, a giudizio dell' interrogante impropriamente, le previsioni del testo unico decreto legislativo n. 175 del 2016 sulle partecipate; previsioni che non si applicano alla società in questione che svolge attività strettamente legata alla mission dell' **Autorità**, è da sempre in utile, con la partecipazione di minoranza della stessa; la rete ferroviaria che adduce al porto e ai terminal portuali è in parte gestita da Rete Ferroviaria Italiana, in minima parte dall' **Autorità di sistema portuale**, dai singoli terminalisti all' interno delle concessioni demaniali e dai terminalisti terrestri raccordati alla rete; l' odierno servizio ferroviario **portuale**, a gestione unica, sarebbe ripartito come era in origine in manovra primaria svolta dai vettori di linea, in manovra secondaria da svolgersi in parte in autoproduzione, in parte dal soggetto assegnatario della gara e in parte dal singolo terminalista, in una situazione di incertezza visto il sovrapporsi di competenze e di piani di sicurezza in capo ai diversi titolari". Secondo la senatrice pentastellata "l' esperimento di una gara in una situazione perfettamente legittima e virtuosa, che si riassume nella straordinaria efficienza del trasporto su ferro rispetto alla media nazionale, costituirebbe un' iniziativa fondata su presupposti errati e suscettibile di arrecare gravi disservizi con corrispondente calo del traffico su ferro; tale iniziativa potrebbe compromettere i livelli occupazionali e il personale a elevata specializzazione sia nel planning che nel settore operativo", e pertanto chiede al ministro di sapere se "sia a conoscenza dei fatti esposti



Citta della Spezia

La Spezia

e quali iniziative di propria competenza intenda assumere per evitare le irreparabili conseguenze della decisione".
Giovedì 21 novembre 2019 alle 13:55:16 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

Informazioni Marittime

La Spezia

Maritime Day, le donne del mondo marittimo riunite a Napoli

La giornata di studio, tenuta all' Università Parthenope, è stata organizzata da Guardia costiera, Federazione del Mare, The International Propeller Clubs e WISTA Italy

Dopo Trieste e Genova, mercoledì a Napoli, presso l' Università Parthenope, ha avuto luogo la terza manifestazione nazionale per celebrare il World Maritime Day dell' IMO , International Maritime Organization, dedicato quest' anno al tema " Empowering Women in the Maritime Community ", organizzata da Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera, Federazione del Mare, The International Propeller Clubs e WISTA Italy. I lavori della giornata sono stati aperti dai saluti istituzionali. Successivamente si sono tenute due tavole rotonde con la partecipazione di esponenti femminili protagoniste del mondo marittimoportuale italiano. Raccontando la loro esperienza personale nei vari comparti di attività, hanno ribadito l' importanza della parità di genere nel mondo del lavoro ove una maggiore valorizzazione del contributo delle donne potrebbe aprire nuove opportunità in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite. Enrico Panini , vicesindaco di Napoli, ha affermato che non esistono luoghi ove le donne non possano dare il loro contributo, mentre Chiara Mancini , assessore alla formazione e alle pari opportunità della Regione Campania ha ricordato il recente lancio del bando "Io ho un sogno. Il futuro è donna" che offre la possibilità a tutte le donne in età lavorativa di frequentare corsi di formazione e specializzazione per accrescere le loro competenze e favorire il loro inserimento nel mondo del lavoro. Alberto Carotenuto , rettore Università Parthenope, che ha ospitato la manifestazione, ha sottolineato come anche nel settore marittimo sia importante facilitare l' accesso delle donne ad una formazione tecnica di alto livello e che l' Università lo stesso giorno firmerà una

Convenzione con il Comando delle Capitanerie di porto per promuovere l' imbarco di studenti che aspirano a professionalità marittime. Pietro Vella , Ammiraglio Ispettore, direttore marittimo della Campania, ha portato anche un messaggio dell' Amm. Giovanni Pettorino , Comandante Generale Capitanerie di Porto - Guardia Costiera che per sopravvenuti impegni non ha potuto essere presente ed ha ricordato che da 20 anni le donne italiane possono entrare a far parte delle forze armate e che molte di loro ricoprono ruoli importanti nell' ambito del corpo delle Capitanerie di Porto. Mario Mattioli , presidente Federazione del Mare, ha evidenziato che "finalmente" anche nel mondo marittimo come in tanti altri settori, la mentalità è molto cambiata e si stanno aprendo opportunità di carriera per le donne. In Italia sono molte le donne di grande talento e capacità presenti e attive in tutti settore marittimi: terminal: Lavoro portuale, Autorità marittima, Autorità di sistema portuale, Ricerca economica, industria, industria armatoriale, lavoro marittimo, organizzazioni marittime, formazione superiore, formazione scolastica. Ciò dimostra che anche nel nostro mondo, alla fine si guarda a ciò che le persone sono in grado di fare e non al loro genere. Certamente ci sono ancora ampi margini di miglioramento". Umberto Masucci , presidente The International Propeller Clubs e IPC Port of Naples, ha affermato che "le numerose donne protagoniste del Convegno di Napoli sono testimonianza concreta dell' impegno femminile nel settore marittimoportuale. Non dobbiamo nasconderci le loro difficoltà, ma piuttosto facilitarne sempre l' inserimento, pensando al contributo positivo che le donne possono apportare al nostro sistema". Greta Tellarini , docente all' università di Bologna e rappresentate del Wista, ha ricordato che il tema del gender gap viene affrontato in molte sedi internazionali ed europee per promuovere la parità di trattamento uomodonna che secondo l' Ocse entro il 2030 dovrebbe aumentare del 10%. Mauro Coletta , direttore generale ministero Infrastrutture e trasporti, ha ricordato che il suo dicastero è oggi guidato da una ministra e che nella sua direzione generale le dirigenti sono in maggioranza ma che di fatto nel settore marittimo portuale sono ancora troppo poche le donne con incarichi



Informazioni Marittime

La Spezia

di vertice e che occorre un costante sforzo comune per favorire la trasformazione nel mondo del lavoro valorizzando il ruolo delle donne. Alla Tavola Rotonda dedicata alla portualità, moderata da Raffaella Del Prete , socia WISTA, direttrice Reefer Terminal APMTSavona, sono intervenute Luisa Del Sorbo , direttrice generale Stabia Main Port, Fabiana Esposito , Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Napoli, TV (CP) Enrica Naddeo , ufficiale del Corpo delle Capitanerie di porto Autorità di sistema portuale, Marianna Buonfanti , ricercatrice SRM (Gruppo Banca Intesa) e **Carla Roncallo** , presidente **AdSP Mar Ligure Orientale**, che ha affermato "Penso che davvero sia l' ora di cambiare le cose. Personalmente non mi sono mai sentita discriminata nella carriera lavorativa e questo mi aveva chiuso gli occhi per diversi anni. Sono solo stata più fortunata di altre; i numeri parlano chiaro e fotografano una realtà incredibilmente squilibrata tra i generi, in moltissime realtà lavorative, tra le quali quella dello shipping. Per questo ognuno di noi deve fare il possibile per accelerare un processo che porti alla parità di genere". Bianca D' Antonio , giornalista e consigliere IPC Port of Naples, ha moderato la Tavola Rotonda dedicata allo shipping, alla quale hanno partecipato Alexa Fenech , comandante di una nave del gruppo Grimaldi, Marjolein van Noort , coordinatrice di ENMC European Network of Maritime Cluster organizzazione europea dei cluster marittimi, Paola Vidotto , direttrice generale Accademia Italiana Marina Mercantile, Elvira Romano , già dirigente I.N. Duca degli Abruzzi di Napoli, e Mariella Amoretti , armatrice del gruppo Amoretti e Tesoriera di Confitarma che ha ricordato di essere sempre stata al fianco del padre, fondatore dell' azienda: ciò ha facilitato l' inserimento in un mondo molto maschile ma non ha evitato un lavoro molto impegnativo e duro. "Questo lo sapevamo bene mia sorella ed io ma abbiamo sempre creduto nella nostra azienda e non ci siamo mai poste il problema dell' essere donne e di avere famiglia con figli da gestire. In una situazione di crisi internazionale come quella degli ultimi dieci anni, è stato importante essere unite e determinate, affermando così la nostra leadership sia all' interno della compagnia che al di fuori di essa. Mi riferisco in particolare ai noleggiatori ed al mondo bancario che non ci hanno mai fatto mancare il loro supporto. La nostra compagnia è all' avanguardia nel comparto del trasporto di prodotti petroliferi e chimici, ed abbiamo sempre dedicato grande attenzione per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia dell' ambiente". Infine, Mariella Amoretti ha ribadito l' importanza anche per gli studenti di ingegneria navale di fare esperienza a bordo delle navi.

SetteSere Qui

Ravenna

PORTO | Venerdì 22 presentato il mega bando per general contractor dall'Ap

Hub, previsti 4 anni di lavori

Elena Nencini Se la firma con cui Sapir ha ceduto all' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale** (AdSpRa) alcune aree in penisola Trattaroli è il primo passo per la realizzazione del progetto hub portuale, venerdì 22 (a giornale già stampato) verrà presentato ufficialmente il progetto Hub portuale, alla presenza del presidente della Regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini, del vicepresidente e assessore ai Trasporti Raffaele Donini, del sindaco di Ravenna Michele de Pascale e del presidente di AdSpRa Daniele Rossi. Corre voce che in realtà sarà l'occasione per presentare l'uscita dell'atteso bando di gara: si dovrebbe trattare di un bando riservato a general contractors (un soggetto unico al quale - oltre che al concessionario - è affidata la realizzazione delle infrastrutture strategiche), per un importo tra i 200 e 250 milioni di euro. Un ghiotto bottino che attirerà anche grandi aziende straniere, ma che avrà sicuramente una ricaduta importante sul territorio per le piccole e medie imprese, che hanno come fattori competitivi una conoscenza approfondita del porto, avere, in molti casi, già lavorato sulle stesse banchine e avere i mezzi e le strutture già in loco. I tempi di assegnazione saranno di 3, 4 mesi e il lavoro durerà 4 anni.

Economia
settesere

PORTO | Venerdì 22 presentato il mega bando per general contractor dall'Ap
Hub, previsti 4 anni di lavori

In numeri del progetto
L'AdSpRa ha varato il Piano di Sviluppo 2017-2021 e un progetto portuale per un valore di 2,5 miliardi di euro. Il progetto è diviso in tre fasi: la prima, che prevede la realizzazione di 1,2 miliardi di euro, la seconda, che prevede la realizzazione di 1,2 miliardi di euro, e la terza, che prevede la realizzazione di 1,2 miliardi di euro.

Sapir cede 29mila mq a Adsp
L'azienda di Ravenna ha ceduto all'AdSpRa alcune aree in penisola Trattaroli per la realizzazione del progetto hub portuale. Il valore della cessione è di 29 mila mq.

Offshore, sbrogliati dal silenzio calato
su un settore strategico per il nostro territorio

SAPIR | **GRUPPO SETRAMAR** | **EMI RIGHINI** | **T&C**

SetteSere Qui

Ravenna

I numeri del progetto

Il progetto «Hub portuale Ravenna 2017» è un progetto articolato, del valore di 235 milioni di euro, che comprende l'approfondimento dei fondali della zona di accesso al porto sino a -13.50 metri, l'approfondimento del canale, Candiano a -12,50 m sino a San Vitale, in modo uniforme con il dragaggio di 4,7 milioni di metri cubi di sabbia, la realizzazione di una nuova banchina di oltre 1.000 metri nell'area della Penisola Trattaroli destinata prevalentemente a terminal container (che sarà raggiunta dalla linea ferroviaria), l'adeguamento strutturale di oltre 6.500 metri di banchine portuali e la realizzazione di nuove piattaforme logistiche urbanizzate e attrezzate.

The image shows a page from the 'Economia' magazine, issue number 10246, dated 22 November 2017. The main headline is 'PORTO | Venerdì 22 presentato il mega bando per general contractor dall'Ap Hub, previsti 4 anni di lavori'. A sub-headline reads 'I numeri del progetto'. The article includes an aerial photograph of the port area and a small inset image of an offshore oil rig. The text discusses the 'offshore, sbrogliati dal silenzio calato su un settore strategico per il nostro territorio'. At the bottom of the page, there is a list of participating companies: SAPIB, GRUPPO SETRAMAR, E.MI RIGHINI, and T&C. The T&C logo includes the text 'Tecnologia, Ingegneria, Architettura, Impianti e Servizi' and 'Via Roma, 11 - 48019 Ravenna (RA) - Tel. 0544/200000 - info@tandc.it'.



SetteSere Qui

Ravenna

Sapir cede 29mila mq a Adsp

Il primo fondamentale passo per l'attuazione del Progetto hub portuale è lo svuotamento della cassa di colmata Nadep: proprio a questo scopo Sapir ha ceduto gratuitamente all'Autorità di sistema portuale un'area di sua proprietà, situata in Penisola Trattaroli, di 29.000mq. Il Presidente dell'AdSP, **Daniele Rossi** ha dichiarato: «Il Progetto infatti, oltre all'approfondimento dei fondali, all'adeguamento delle banchine esistenti ed alla realizzazione di aree per la logistica, prevede la costruzione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt proprio in Penisola Trattaroli lato Canale. L'area ceduta da Sapir gratuitamente è un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo per la realizzazione del Progetto Ravenna Port Hub».

Economia
settesere

Spurghi
ECONOMIA
settesere

PORTO | Venerdì 22 presentato il mega bando per general contractor dall'Adsp Hub, previsti 4 anni di lavori

I numeri del progetto
Il progetto Hub portuale è stato presentato venerdì 22 novembre 2019 e si articola in un mega bando per general contractor. La somma è di 29 milioni e 290 mila euro. Il bando è stato presentato all'Autorità di sistema portuale (Adsp) e sarà aperto il 23 novembre 2019. Il progetto Hub portuale è un complesso iter tecnico-autorizzativo per la realizzazione del Progetto Ravenna Port Hub. Il progetto prevede la costruzione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt proprio in Penisola Trattaroli lato Canale. L'area ceduta da Sapir gratuitamente è un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo per la realizzazione del Progetto Ravenna Port Hub.

Sapir cede 29mila mq a Adsp
Il presidente dell'Adsp, Daniele Rossi, ha dichiarato: «Il Progetto infatti, oltre all'approfondimento dei fondali, all'adeguamento delle banchine esistenti ed alla realizzazione di aree per la logistica, prevede la costruzione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt proprio in Penisola Trattaroli lato Canale. L'area ceduta da Sapir gratuitamente è un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo per la realizzazione del Progetto Ravenna Port Hub».

PORTO | Le critiche di Confindustria Romagna sulla situazione dell'ONISGA: «Offshore, sbrogliati dal silenzio calato su un settore strategico per il nostro territorio»

Le critiche di Confindustria Romagna sulla situazione dell'ONISGA: «Offshore, sbrogliati dal silenzio calato su un settore strategico per il nostro territorio». Il settore offshore è un settore strategico per il nostro territorio. Il settore offshore è un settore strategico per il nostro territorio. Il settore offshore è un settore strategico per il nostro territorio.

SAPIB **GRUPPO SETRAMAR** **EMI RIGHINI** **T&C**

IN COPERTURA PER LE COLLABORAZIONI:
• ASSOCIAZIONE SEBETI MARITTIMI RACCOMANDATARI
• MEDICINE MARITTIME SERRAVALLE
• ASSOCIAZIONE ARDENNATE
• ASSOCIAZIONE INTERREGIONALE
• ASSOCIATO MARITTIMO srl
• ASSOCIAZIONE INTERREGIONALE
• CENTRO FURNACIUMBO COMUNE

• COMUNICAZIONE PUBBLICITÀ RAVENNA
• GRUPPO PRESSO DEL PORTO DI RAVENNA
• GRUPPO SETRAMAR PORTO
• RIFORMA MARITTIMO S.p.A.
• S.I.R.I.S. (Società Italiana Ricerca Idrografica e Navigazione)
• T&C (Tecnica e Controllo)
• T&C (Tecnica e Controllo)
• T&C (Tecnica e Controllo)

Via Roma, 11 - RAVENNA
Tel. 0544/200000 - Fax 0544/200001
info@settesere.it



SetteSere Qui

Ravenna

PORTO | Le critiche di Confindustria Romagna sulla situazione dell' Oil&Gas

«Offshore, sbigottiti dal silenzio calato su un settore strategico per il nostro territorio»

Gentile direttore, Confindustria Romagna è sbigottita dal silenzio calato su un tema cruciale come quello dell' approvvigionamento energetico, richiama l' attenzione del Governo sul settore upstream offshore e sul mancato impegno a tutela del distretto produttivo ravennate di gas naturale. A diversi giorni dalla visita del premier Giuseppe Conte in uno dei centri di eccellenza nella produzione di gas naturale, gli appelli delle imprese, dei lavoratori, delle istituzioni a nome di un' intera comunità non hanno né risposte, né un riscontro. La bozza del Disegno di Legge di Bilancio 2020 prevede misure che danneggiano irrimediabilmente il settore upstream offshore ravennate con il suo indotto di migliaia di addetti; alla moratoria sull' esplorazione e all' aumento dei canoni concessioni di 25 volte introdotti recentemente si aggiungerebbero, con il disegno di legge, l' abolizione delle franchigie e l' introduzione dell' imposta immobiliare sulle piattaforme entro le 12 miglia dalla costa. Queste misure determineranno la chiusura delle attività nelle concessioni di medie e piccole dimensioni, circa il 50% delle concessioni attive in Italia. Quindi, contrariamente alle finalità dell' Esecutivo che si attende dall' introduzione delle misure un effetto positivo sulle casse dell' erario, in realtà già nel breve periodo il bilancio per lo Stato sarà pesantissimo e ampiamente negativo per la perdita di posti di lavoro, mancati gettiti royalties, tasse, contributi ed Iva. Come conseguenza, il Paese sarà costretto ad aumentare le quantità di gas naturale importato, fonte energetica di transizione riconosciuta che ha, a livello sia nazionale (nel Piano nazionale integrato energia e clima) sia internazionale, un ruolo insostituibile per accompagnare le fonti rinnovabili verso un futuro low carbon. La maggiore dipendenza di fornitura energetica da paesi stranieri porta anche un considerevole aggravio di costi sulla bolletta energetica per lo Stato e per i consumatori, vista la maggiore spesa legata all' importazione di gas naturale straniero rispetto alla produzione nazionale. Infine, la sostituzione del gas domestico con quello di importazione causerebbe un aumento delle emissioni Ghg in seguito al trasporto, che avvenga via nave o via tubo. L' associazione rilancia quindi con forza l' idea di Ravenna come città della transizione energetica e chiede di rompere quanto prima il muro di indifferenza che ha fatto precipitare nel limbo un intero comparto industriale. *Confindustria Romagna.

PORTO | Venerdì 22 presentato il mega bando per general contractor dell'Ap Hub, previsti 4 anni di lavori

In numeri del progetto

- 1.2 miliardi di euro il valore del mega-bando per il progetto offshore del porto di Ravenna
- 4 anni di lavori previsti per la costruzione dell'hub
- 29.000 i posti di lavoro previsti durante la fase di costruzione
- 1.200 i posti di lavoro previsti durante la fase di gestione

Sapir cede 29mila mq a Adsp

La società di gestione del porto di Ravenna ha ceduto a Adsp un'area di 29.000 mq per la costruzione dell'hub offshore. La cessione è stata approvata dal consiglio di amministrazione della società.

PORTO | Le critiche di Confindustria Romagna sulla situazione dell'OIL&GAS: «Offshore, sbigottiti dal silenzio calato su un settore strategico per il nostro territorio»

La notizia di un settore strategico, come quello dell'Oil&Gas, è stata sbigottita dal silenzio calato su un tema cruciale come quello dell'approvvigionamento energetico. Le critiche di Confindustria Romagna sulla situazione dell'OIL&GAS: «Offshore, sbigottiti dal silenzio calato su un settore strategico per il nostro territorio».



Ancisi (LpRa): "Valle della Canna e Pialassa Baiona sofferenti. La soluzione dal Lamone, appello dell' ATC al sindaco"

ALVARO ANCISI

Con una interrogazione question time al Sindaco Michele de Pascale, Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna, ha portato l' attenzione ancora una volta sulla situazione a Valle della Canna. "Nel corso della Commissione comunale per l' Ambiente di giovedì scorso, da me presieduta, sul ' Disastro ambientale nella Valle della Canna' , convocata per iniziativa di Lista per Ravenna, Lega Nord e Forza Italia, l' ATC (Comitato degli Ambiti Territoriali di Caccia della provincia di Ravenna), mi ha consegnato un proprio documento di estremo interesse pubblico. Lo avrei letto e posto in discussione se, essendo durati quattro ore e mezzo i lavori predisposti, non fosse mancato alle ore 20 il numero legale dei commissari. Si intitola: Ridiamo al Fiume Lamone il compito di mantenere in vita le zone umide ravennati Valle della Canna, Ponte Alberete e Pialassa Baiona ed è stato indirizzato al sindaco il 30 ottobre scorso. Ne riporto subito il primo dei due passi principali, attinente alla Valle della Canna stessa" commenta Ancisi. 'Noi crediamo sia giunto il momento di intervenire drasticamente per ridare al fiume Lamone quella funzione che in passato ha sempre avuto mediante interventi strutturali che hanno certamente un costo elevato, ma che non sono più rinviabili in considerazione dell' alto valore ambientale annesso a questo comparto. Per prima cosa, proponiamo di rendere indipendente ed autonoma la presa d' acqua del fiume Lamone , con una condotta che parta da monte della briglia all' altezza della traversa denominata Carrarino. In tal modo l' acqua arriverebbe nella valle della Canna (con un' opera funzionale e dai costi di manutenzione bassissimi), in un punto dal quale potrebbe defluire naturalmente verso il canale Rivalone, generando quell' effetto di flussaggio fondamentale per il mantenimento della qualità delle acque. Questa presa consentirebbe di portare in valle anche le 'code' delle piene fluviali primaverili e autunnali che sarebbero una manna per le biodiversità della valle, fornita gratis dalla natura. Naturalmente, serve mantenere anche la presa d' acqua presente nella canaletta Anic e proveniente dal fiume Reno necessaria in caso di emergenza' . "Sono perfettamente d' accordo, essendo la stessa proposta che ho presentato in commissione Ambiente con la mia introduzione al dibattito (<http://www.comune.ra.it/Comune/Consiglio-Comunale/Gruppi-consiliari/Comunicazione-dei-Gruppi/Gruppo-Consiliare-Lista-per-Ravenna/Comunicati-interventi-e-iniziativa/Disastro-ambientale-nella-Valle-della-Canna>). Essa non coincide però con le opere previste dalla Regione tese a sfruttare le due richieste di immissione di acqua del fiume Po nel Lamone e nel Reno, presentate rispettivamente dal Consorzio per il Canale Emiliano Romagnolo e da Romagna Acque per loro proprie esigenze. Al termine del trasferimento nel Reno e nel Lamone, l' acqua verrebbe immessa nella Canaletta Anic (non direttamente nel Lamone, ma attraverso altre opere di canalizzazione), sulla quale insiste l' unica presa che attualmente alimenta la Valle della Canna. È un passo in avanti, ma soggetto a contraddizioni e non decisivo strutturalmente" continua Ancisi. "Risolutiva è invece la seconda richiesta dell' ATER: ' Riprendere i contatti con il ministero dell' Ambiente per riattivare un progetto sulla pialassa Baiona che, utilizzando risorse europee, investirebbe oltre 5 milioni di euro' . Si tratta del 'Protocollo d' intesa finalizzato al recupero e alla valorizzazione della Pialassa Baiona e del vecchio edificio del mercato ittico di Marina di Ravenna, tra Ministero, Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna, **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro-settentrionale, Ente parco del Delta del Po Emilia-Romagna' . È stato firmato il 4 agosto 2017, commentato entusiasticamente dal ministro Martina, dal sindaco De Pascale e dal presidente della Regione Bonaccini (<http://www.comune.ra.it/Notizie-di-copertina/Firmato-con-il-ministro-Martina-il-Protocollo-d-intesa-finalizzato-al-recupero-e-alla-valorizzazione-della-Pialassa-Baiona-e-del-vecchio-edificio-del-mercato-ittico-di-Marina-di-Ravenna-per-un-progetto-da-piu-di-5-milioni-di-euro>). Il progetto intende contrastare, nell' intero comparto delle zone umide a nord di Ravenna, 'il deterioramento e la progressiva perdita di biodiversità, per promuoverne il ripristino, garantirne vitalità e funzionalità' . La prima 'attività' indicata è appunto: l' 'apertura di sistemi di collegamento idrico fra il fiume

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there is a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALI, and SPORT. Below this, there is a search bar and a logo for 'moreno'. The main article title is 'Ancisi (LpRa): "Valle della Canna e Pialassa Baiona sofferenti. La soluzione dal Lamone, appello dell' ATC al sindaco"'. There is a small photo of a person in a field, and a sidebar with 'ATTUALITÀ' section containing several small images and text snippets.

Con una interrogazione question time al Sindaco Michele de Pascale, Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna, ha portato l'attenzione ancora una volta sulla situazione a Valle della Canna.

"Nel corso della Commissione comunale per l' Ambiente di giovedì scorso, da me presieduta, sul ' Disastro ambientale nella Valle della Canna' , convocata per iniziativa di Lista per Ravenna, Lega Nord e Forza Italia, l' ATC (Comitato degli Ambiti Territoriali di Caccia della provincia di Ravenna), mi ha consegnato un proprio documento di estremo interesse pubblico. Lo avrei letto e posto in discussione se, essendo durati quattro ore e mezzo i lavori predisposti, non fosse mancato alle ore 20 il numero legale dei commissari. Si intitola: Ridiamo al Fiume Lamone il compito di mantenere in vita le zone umide ravennati Valle della Canna, Ponte Alberete e Pialassa Baiona ed è stato indirizzato al sindaco il 30 ottobre scorso. Ne riporto subito il primo dei due passi principali, attinente alla Valle della Canna stessa" commenta Ancisi. 'Noi crediamo sia giunto il momento di intervenire drasticamente per ridare al fiume Lamone quella funzione che in passato ha sempre avuto mediante interventi strutturali che hanno certamente un costo elevato, ma che non sono più rinviabili in considerazione dell' alto valore ambientale annesso a questo comparto. Per prima cosa, proponiamo di rendere indipendente ed autonoma la presa d' acqua del fiume Lamone , con una condotta che parta da monte della briglia all' altezza della traversa denominata Carrarino. In tal modo l' acqua arriverebbe nella valle della Canna (con un' opera funzionale e dai costi di manutenzione bassissimi), in un punto dal quale potrebbe defluire naturalmente verso il canale Rivalone, generando quell' effetto di flussaggio fondamentale per il mantenimento della qualità delle acque. Questa presa consentirebbe di portare in valle anche le 'code' delle piene fluviali primaverili e autunnali che sarebbero una manna per le biodiversità della valle, fornita gratis dalla natura. Naturalmente, serve mantenere anche la presa d' acqua presente nella canaletta Anic e proveniente dal fiume Reno necessaria in caso di emergenza' . "Sono perfettamente d' accordo, essendo la stessa proposta che ho presentato in commissione Ambiente con la mia introduzione al dibattito (<http://www.comune.ra.it/Comune/Consiglio-Comunale/Gruppi-consiliari/Comunicazione-dei-Gruppi/Gruppo-Consiliare-Lista-per-Ravenna/Comunicati-interventi-e-iniziativa/Disastro-ambientale-nella-Valle-della-Canna>). Essa non coincide però con le opere previste dalla Regione tese a sfruttare le due richieste di immissione di acqua del fiume Po nel Lamone e nel Reno, presentate rispettivamente dal Consorzio per il Canale Emiliano Romagnolo e da Romagna Acque per loro proprie esigenze. Al termine del trasferimento nel Reno e nel Lamone, l' acqua verrebbe immessa nella Canaletta Anic (non direttamente nel Lamone, ma attraverso altre opere di canalizzazione), sulla quale insiste l' unica presa che attualmente alimenta la Valle della Canna. È un passo in avanti, ma soggetto a contraddizioni e non decisivo strutturalmente" continua Ancisi. "Risolutiva è invece la seconda richiesta dell' ATER: ' Riprendere i contatti con il ministero dell' Ambiente per riattivare un progetto sulla pialassa Baiona che, utilizzando risorse europee, investirebbe oltre 5 milioni di euro' . Si tratta del 'Protocollo d' intesa finalizzato al recupero e alla valorizzazione della Pialassa Baiona e del vecchio edificio del mercato ittico di Marina di Ravenna, tra Ministero, Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna, **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro-settentrionale, Ente parco del Delta del Po Emilia-Romagna' . È stato firmato il 4 agosto 2017, commentato entusiasticamente dal ministro Martina, dal sindaco De Pascale e dal presidente della Regione Bonaccini (<http://www.comune.ra.it/Notizie-di-copertina/Firmato-con-il-ministro-Martina-il-Protocollo-d-intesa-finalizzato-al-recupero-e-alla-valorizzazione-della-Pialassa-Baiona-e-del-vecchio-edificio-del-mercato-ittico-di-Marina-di-Ravenna-per-un-progetto-da-piu-di-5-milioni-di-euro>). Il progetto intende contrastare, nell' intero comparto delle zone umide a nord di Ravenna, 'il deterioramento e la progressiva perdita di biodiversità, per promuoverne il ripristino, garantirne vitalità e funzionalità' . La prima 'attività' indicata è appunto: l' 'apertura di sistemi di collegamento idrico fra il fiume

Lamone e la Pialassa Baiona per favorire il ricambio delle acque lagunari e la circolazione attraverso canali e bacini e adeguamento dei sistemi già esistenti per il controllo degli apporti idrici'. Prima beneficiaria, in discesa, sarebbe la Valle della Canna" afferma Alvaro Ancisi. "L' ATR scrive che 'purtroppo l' accordo è rimasto fermo, forse è decaduto con il governo Cinque Stelle/Lega. Chiediamo a Lei Sig. Sindaco di assumere l' impegno di adoperarsi per portare avanti queste proposte, disponibili ad approfondire le tematiche sottoposte anche con tecnici esperti'. Osservando che nel nuovo governo è entrato, al posto della Lega, il partito del sindaco, gli chiedo a mia volta se intende dar seguito, come e con quanta rapidità all' appello ricevuto dall' ATR, che sottoscrivo pienamente, dichiarando a mia volta la disponibilità a svolgere gli approfondimenti dovuti convocando, se ritenuto opportuno, la commissione Ambiente" conclude Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna.

Il CePIM alla tavola rotonda su Formazione, logistica e intermodalità del 27 novembre

(FERPRESS) - Parma, 21 NOV - CePIM promuove e sostiene le attività formative perché crede fortemente nella preparazione dei dipendenti e dei giovani. Da anni l' Interporto di Parma collabora con vari enti di formazione per dare vita a progetti accademici che coinvolgono gli studenti anche con tirocini formativi sul campo. Quest' anno, CePIM, insieme ad ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster), ha dato vita ad una Academy specifica nei settori di logistica e trasporto. Terminal Operatore e Intermodal Terminal manager sono le due qualifiche rilasciate al termine del percorso di studi. Per raccontare il percorso di ideazione e realizzazione che ha preceduto il progetto e creare un confronto sui temi della formazione e della logistica, CePIM parteciperà mercoledì 27 novembre alle ore 15.00 presso l' Auditorium della Regione Emilia-Romagna alla Tavola rotonda "Formazione, logistica e intermodalità: competenze e professionalità a supporto del settore", durante la quale i referenti dei principali nodi intermodali della Regione Emilia-Romagna si confronteranno con istituzioni ed esperti del settore sulle iniziative formative promosse da ER.I.C. L' Academy del Cluster è nata con la finalità di promuovere e supportare lo sviluppo di nuove professionalità, per contribuire alla qualificazione e alla crescita del settore logistico-produttivo e intermodale della regione, grazie alla costituzione di un bacino di competenze altamente specializzate in grado di incentivare la spinta al rinnovamento che il mercato richiede per lo sviluppo della competitività del settore. Tale iniziativa, realizzata in collaborazione con la

Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica e supportata dalla Regione Emilia-Romagna, ha recentemente ricevuto il premio come "Logistico dell' Anno 2019". Prenderanno parte alla Tavola rotonda: Giuseppe Acquaro, Amministratore Delegato Terminali Italia, Luigi Capitani, Presidente e CEO CePIM SpA - Interporto Parma, Sergio Crespi, Direttore Generale Interporto Bologna Spa, Gino Maioli Presidente Dinazzano Po, Guido Nicolini, Amministratore Delegato Terminal Rubiera-Logtainer, **Daniele Rossi**, Presidente, **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale**, Piero Solcà, Presidente Consiglio di Amministrazione HUPAC Spa, Paolo Righetti, Presidente, **Centro** di Formazione Ferroviaria di Bologna. Chiuderà i lavori il Vicepresidente e Assessore ai trasporti, reti, infrastrutture materiali e immateriali, programmazione territoriale e agenda digitale, Regione Emilia-Romagna. Nell' occasione verranno consegnate le qualifiche conseguite dagli studenti dei Corsi: Terminal Operator e Intermodal Terminal Manager.



Il Tirreno

Livorno

Paura sul cargo Grimaldi: in fiamme la sala macchine Salvo l' equipaggio

Vigili del fuoco e capitaneria hanno lavorato tutta la notte Il rogo partito dal motore di dritta, temperatura a 100 gradi

Stefano Taglionelivorno. L' allarme scatta al largo della Vegliaia. È l' una e mezza della notte quando l' Eurocargo Trieste parte per Savona. Un' ora più tardi, a quattro miglia dal porto, succede l' impensabile: un incendio in sala macchine provoca un blackout e rende impossibile la navigazione. L' equipaggio può solo chiedere aiuto, evacuare i locali e attivare gli impianti ad anidride carbonica che impediscono il dilagare delle fiamme. A bordo 25 membri dell' equipaggio, nessun passeggero, ma 274 semirimorchi con pallet di accumulatori elettrici appena caricati. «Una buona parte erano merce pericolosa», confermerà in serata il contrammiraglio Giuseppe Tarzia, a capo della direzione marittima di Livorno, che ha coordinato i soccorsi. Il bilancio per fortuna è solo positivo: nessun ferito e zero conseguenze per l' ambiente. Ma la nottata è stata lunga. La capitaneria si attiva subito quando riceve l' sos del comandante e chiama i vigili del fuoco, giunti con una squadra del comando di via Campania e con il colleghi della distaccamento porto, sommozzatori e squadra nautica, sulla motobarca VF1174. In mare, oltre alla guardia costiera, ci sono anche i rimorchiatori Neri. Militari e pompieri salgono a bordo, ma la telecamera termica calcola, in sala macchine, oltre 100 gradi. Impossibile entrare. Per questo, con gli idrogetti, lo scafo viene raffreddato in rada. In mattinata il traina verso il porto, ma poi il cargo viene rimorchiato di nuovo al largo, per favorire il controllo di eventuali nuovi principi di incendio. «Abbiamo ritenuto di lasciare la nave fuori - ricostruisce il contrammiraglio Tarzia - e i fatti nel tempo ci hanno dato ragione, dato che un altro principio di incendio, seppur minore, si è poi sviluppato al generatore di emergenza. Queste condizioni riprodotte in porto avrebbero potuto determinare un rischio per gli operatori e per la nave, nonché rendere complicato rimorchiarla fuori. Una decisione, presa d' intesa col comandante dei vigili del fuoco (Paolo Qualizza ndr), che si è rivelata corretta, visto che le condizioni meteo erano buone. Nel pomeriggio abbiamo completato le operazioni di scarico senza danni e i nostri ispettori sono entrati in sala macchine per stabilire le cause dell' incidente». Il rogo è partito dal motore principale di dritta ed è stata aperta un' inchiesta per stabilirne il motivo. La nave è rientrata in porto alle 16.30, ormeggiando all' accosto Sintermar, il 24 sud. I vigili del fuoco hanno poi spento i focolai residui e il carico è stato sbarcato. --

Incendio a bordo

Paura sul cargo Grimaldi: in fiamme la sala macchine Salvo l'equipaggio

Vigili del fuoco e capitaneria hanno lavorato tutta la notte Il rogo partito dal motore di dritta, temperatura a 100 gradi

MALDIVE ALIMATHA PARTENZE PER IL CARIBICO
Voce Viaggi €2.535

CASCOASI
BLACK NOVEMBER
-20% su tutto!!!

Il Tirreno

Livorno

i soccorsi

Allertate le ambulanze ma i 25 imbarcati stavano tutti bene

Attorno alle 5 di mattina, quando la nave sembrava in procinto di attraccare definitivamente in **porto**, i vigili del fuoco d' intesa con la capitaneria avevano allertato tre ambulanze: una della Svs, una seconda della Misericordia di via Verdi e un' altra della stessa associazione, ma di Pisa, due delle quali con il medico a bordo. Fortunatamente nessun membro dell' equipaggio è rimasto ferito o intossicato, motivo per il quale i soccorritori sulle banchine non sono neanche intervenuti.

The screenshot shows a news article from the website 'Il Tirreno'. The main headline is 'Incendio a bordo' (Fire on board) and the sub-headline is 'Paura sul cargo Grimaldi: in fiamme la sala macchine Salvo l'equipaggio' (Fear on the cargo ship Grimaldi: engine room on fire, crew safe). The article includes a photograph of a large cargo ship at sea, a smaller photo of a fire at night, and a photo of a man in a uniform. Below the article, there are advertisements for 'MALDIVE ALIMATHA' (€ 2.535) and 'CASCOASI BLACK NOVEMBER -20% su tutto!!!'.

Incendio in sala macchine, paura in porto

Ci sono volute ore per domare le fiamme a bordo del cargo Trieste. Soccorsi tempestivi e ben diretti hanno scongiurato il peggio

LIVORNO Prima un' avaria al motore, poi un incendio in sala macchine, hanno costretto il comandante della Eurocargo 'Trieste', battente bandiera maltese (riconducibile al gruppo Grimaldi e varata nel 1997) a lanciare la richiesta di aiuto alla guardia costiera. È successo a 4 miglia dal porto di Livorno nella notte tra mercoledì e giovedì. La nave aveva lasciato poco prima delle 2 Livorno con a bordo 25 membri d' equipaggio, diretta a Savona. Ad appena 4 miglia dal porto si sono manifestati i problemi al motore, poi l' incendio per il quale si è subito azionato il dispositivo antincendio di bordo. Ma solo il pronto intervento dei vigili del fuoco del distaccamento porto con i sommozzatori e dei rimorchiatori antincendio, supportati dalle unità della guardia costiera, ha scongiurato il peggio. Così dopo ore di estenuante lavoro le fiamme sono state domate e la nave trainata è tornata in porto ieri dopo le 16 attraccando alla banchina 24 sud del terminal Sintermar, in testa al canale industriale, da dove era salpata. Nessun problema fortunatamente per il personale della 'Trieste'. La nave trasportava 278 rimorchi alcuni dei quali erano carichi di batterie al litio, molto pericolose. Le operazioni di spegnimento sono andate avanti per ore per il persistere delle alte temperature delle lamiere e per la fuoriuscita di un fumo denso che hanno sconsigliato l' ormeggio in porto. Oltretutto sulla 'Trieste' era divampato un altro incendio, durante le operazioni di spegnimento, al generatore diesel di emergenza. Si sono sviluppati inoltre altri focolai sempre in sala macchine. Una volta messa in sicurezza la nave, si è proceduto allo sbarco del carico e agli accertamenti tecnici. «L' incendio ha riguardato il motore principale di dritta. - ha spiegato a fine giornata l' ammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante della Capitaneria di Porto - Inoltre nell' incertezza della situazione, non avere tentato di far entrare in sala macchine pompieri e operatori della guardia costiera, è stata la decisione migliore per gli evidenti rischi. Preziosa a questo proposito è stata la collaborazione con i vigili del fuoco». Altrettanto strategica è stata la decisione di lasciare la nave un rada «perché farla entrare in porto prima di avere estinto l' incendio, avrebbe messo a repentaglio equipaggio, carico, porto e la città - ha sottolineato il comandante - Si è preferito raffreddare gli ambienti interni ed esterni della 'Trieste' con un lavoro durato per tutta la mattina (di ieri, ndr). Solo dopo vigili del fuoco e gli specialisti in sicurezza della navigazione della guardia costiera hanno raggiunto in sala macchine, mentre tutte le operazioni venivano seguite alla centrale operativa alla presenza degli ispettori del Rina». Monica Dolciotti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Incendio in sala macchine, paura in porto
Ci sono volute ore per domare le fiamme a bordo del cargo Trieste. Soccorsi tempestivi e ben diretti hanno scongiurato il peggio

Gli archivi della tragedia Moby anche nell' armadio della memoria

Pompieri alberti sotto la pioggia



Fiamme su cargo a Livorno, nessun ferito

(ANSA) - **LIVORNO**, 21 NOV - Incendio nella notte, intorno alle 2:30, nella sala macchine di un mercantile, l' Eurocargo Trieste, a circa tre miglia dal **porto** di **Livorno**: 25 le persone dell' equipaggio tra le quali, secondo quanto si appreso, non risultano feriti o intossicati. Insieme ai vigili del fuoco sono ancora a bordo della nave che è stata poi trainata in **porto**. Il traffico marittimo dello scalo livornese è stato così inizialmente sospeso venendo poi riaperto al momento in entrata dopo che il mercantile è stato portato fuori dall' avamposto. Ora la nave si trova in rada poco fuori dalla diga portuale della Vegliaia, sempre assistita da una motovedetta della Capitaneria di **porto** e dai rimorchiatori e dai mezzi dei vigili del fuoco che proseguono il lavoro con gli idranti per raffreddare dall' esterno le lamiere della sala macchine, dove si è sviluppato l' incendio.



Sicurezza sul lavoro, in arrivo da Regione Toscana finanziamenti per porti, logistica e cantieri

21 Nov, 2019 Saranno 6 milioni di euro le risorse disponibili nei 3 bandi regionali che finanzieranno le imprese di porti, attività logistiche, cantieri edili e navali, per investimenti su sicurezza sul luogo di lavoro. I bandi saranno aperti fino a esaurimento delle risorse. LIVORNO - In arrivo dalla Regione Toscana 3 bandi per un finanziamento complessivo di 6 milioni di euro , per favorire investimenti alle imprese per ridurre i rischi nei luoghi di lavoro . Beneficiarie le imprese di porti commerciali (3 milioni) - imprese di logistica (1 milione e mezzo) - cantieristica navale e edile (1 milione e mezzo). I bandi non avranno data di scadenza ma saranno aperti fino a esaurimento delle risorse , consultabili sul sito della Regione Toscana alla voce Lavorare sicuri . I tre bandi regionali sono stati presentati nell' ambito di un incontro svolto in Amministrazione comunale a Livorno , presenti gli assessori al Lavoro Gianfranco Simoncini , al porto Barbara Bonciani , per la Regione : Elisa Nannicini , responsabile settore sostegno alle imprese, le sigle sindacali i segretari provinciali di CGIL - CISL - UIL, le Federazioni di categoria Fiom, Filt, Filctem e Fillea Fim, Fit, Femca e Filca Uilm, UilTrasporti, Uiltec e Fineal CNA, e le associazioni di categoria . ' Livorno - evidenza Simoncini - ha la possibilità di utilizzare gran parte di queste risorse, sia per l' importanza del nostro porto sia per essere una delle capitali internazionali della nautica da diporto . Anche per questo ho chiesto alle organizzazioni di categoria di informare le imprese e sollecitato le organizzazioni sindacali a svolgere ruolo di pungolo e promozione di questi strumenti ' . Quello

della sicurezza sul lavoro è un tema fondamentale di civiltà e di tutela del diritto di ogni lavoratore ' ribadisce Simoncini, ricordando che ' in questi anni ci sono stati eventi molto gravi nonostante i dati nazionali dichiarino una diminuzione. Ogni incidente è inaccettabile " . L' Amministrazione comunale è fortemente impegnata a promuovere una cultura della sicurezza e della salute dei lavoratori , ed anche un' azione nei confronti delle aziende che, responsabili della sicurezza dei lavoratori, devono mettere in atto tutte gli interventi necessari a scongiurare incidenti; interventi sia di formazione ma soprattutto strutturali. Ed è per questo che oggi andiamo a presentare l' apertura di bandi regionali finalizzati a finanziare interventi sugli stabilimenti: porti commerciali, attività logistiche, cantieri edili e navali . Sul fronte della sicurezza in porto l' assessore Barbara Bonciani ha specificato che ' l' amministrazione comunale partecipa insieme alla Regione alla cabina di regia relativa alla sicurezza del lavoro in ambito portuale ed è per questo che annuncio già da ora un evento importante su questo tema, proprio sulla sicurezza in porto, in programma per il prossimo anno' . Quanto alle iniziative già in atto l' assessore Bonciani ricorda la recente inaugurazione avvenuta in porto della sede di sito del Rappresentante dei Lavoratori alla Sicurezza nell' ex magazzino Tabacchi al Varco Valessin: punto di riferimento di tutti i lavoratori del porto per la sicurezza sul lavoro in porto e la prevenzione di incidenti. L' evento è avvenuto lo scorso 18 ottobre alla presenza del Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Settentrionale** Corsini e appunto dell' assessora alla portualità Barbara Bonciani. In rappresentanza della Regione Toscana la dottoressa Bianco. Presenti, oltre ai lavoratori , anche Capitaneria di Porto, Asl, Confindustria, sindacati . ' E' un primo passo importante - evidenza Bonciani - per la promozione e il consolidamento delle azioni e delle politiche volte alla sicurezza nei luoghi di lavoro'.



Sicurezza sul lavoro, in arrivo da Regione Toscana finanziamenti per porti, logistica e cantieri
21 Nov 2019

Saranno sei milioni di euro le risorse disponibili nei 3 bandi regionali che finanzieranno le imprese di porti, attività logistiche, cantieri edili e navali, per investimenti su sicurezza sul luogo di lavoro. I bandi saranno aperti fino a esaurimento delle risorse.

LIVORNO - In arrivo dalla Regione Toscana 3 bandi per un finanziamento complessivo di 6 milioni di euro , per favorire investimenti alle imprese per ridurre i rischi nei luoghi di lavoro . Beneficiarie le imprese di porti commerciali (3 milioni) - imprese di logistica (1 milione e mezzo) - cantieristica navale e edile (1 milione e mezzo). I bandi non avranno data di scadenza ma saranno aperti fino a esaurimento delle risorse , consultabili sul sito della Regione Toscana alla voce Lavorare sicuri . I tre bandi regionali sono stati presentati nell' ambito di un incontro svolto in Amministrazione comunale a Livorno , presenti gli assessori al Lavoro Gianfranco Simoncini , al porto Barbara Bonciani , per la Regione : Elisa Nannicini , responsabile settore sostegno alle imprese, le sigle sindacali i segretari provinciali di CGIL - CISL - UIL, le Federazioni di categoria Fiom, Filt, Filctem e Fillea Fim, Fit, Femca e Filca Uilm, UilTrasporti, Uiltec e Fineal CNA, e le associazioni di categoria . ' Livorno - evidenza Simoncini - ha la possibilità di utilizzare gran parte di queste risorse, sia per l' importanza del nostro porto sia per essere una delle capitali internazionali della nautica da diporto . Anche per questo ho chiesto alle organizzazioni di categoria di informare le imprese e sollecitato le organizzazioni sindacali a svolgere ruolo di pungolo e promozione di questi strumenti ' . Quello

La Regione Toscana ha la possibilità di utilizzare gran parte di queste risorse, sia per l' importanza del nostro porto sia per essere una delle capitali internazionali della nautica da diporto. Anche per questo ho chiesto alle organizzazioni di categoria di

Toremar
RUBRICA MARITTIMA
ALDO SPADONI
Telefono - 0586 248111
Fax 0586 248200

CTN
COMITATO NAZIONALE DI NAVIGAZIONE
www.ctn.it

Video
Your browser does not currently recognize any of the video formats.

Incendio a bordo di una nave fuori dal porto di Livorno, nessun ferito

LIVORNO - Principio di incendio stanotte a bordo della nave Eurocargo Trieste in prossimità del porto di Livorno - Erano le 2,30 quando, alla sala operativa della Capitaneria di porto di Livorno, è giunta la prima richiesta di assistenza da parte della Eurocargo Trieste di bandiera maltese, che si trovava a poche miglia al largo del porto toscano. La nave con a bordo 25 persone di equipaggio e nessun passeggero, era partita da Livorno un' ora prima, attorno alle 1,30, con direzione Savona quando arrivata a circa 4 miglia dalla costa, ha avuto un' avaria ai motori e immediatamente dopo dalla sala macchina si sono sprigionate le fiamme. Immediatamente sono scattate le procedure di emergenza a bordo con il tentativo di domare le fiamme, fino all' arrivo dei soccorsi da parte delle unità della Capitaneria di porto, dei Vigili del Fuoco e dei rimorchiatori che sono riusciti a porre sotto controllo l' incendio e domare il fuoco. La nave - fa sapere la Capitaneria di porto - stamani si trova in rada, per completare le operazioni di estinzione e consentire il successivo ingresso in porto in condizioni di sicurezza. Non è stata segnalata alcuna conseguenza per i membri dell' equipaggio.



Incendio a bordo di una nave fuori dal porto di Livorno, nessun ferito

LIVORNO - Principio di incendio stanotte a bordo della nave Eurocargo Trieste in prossimità del porto di Livorno - Erano le 2,30 quando, alla sala operativa della Capitaneria di porto di Livorno, è giunta la prima richiesta di assistenza da parte della Eurocargo Trieste di bandiera maltese, che si trovava a poche miglia al largo del porto toscano. La nave con a bordo 25 persone di equipaggio e nessun passeggero, era partita da Livorno un' ora prima, attorno alle 1,30, con direzione Savona quando arrivata a circa 4 miglia dalla costa, ha avuto un' avaria ai motori e immediatamente dopo dalla sala macchina si sono sprigionate le fiamme. Immediatamente sono scattate le procedure di emergenza a bordo con il tentativo di domare le fiamme, fino all' arrivo dei soccorsi da parte delle unità della Capitaneria di porto, dei Vigili del Fuoco e dei rimorchiatori che sono riusciti a porre sotto controllo l' incendio e domare il fuoco. La nave - fa sapere la Capitaneria di porto - stamani si trova in rada, per completare le operazioni di estinzione e consentire il successivo ingresso in porto in condizioni di sicurezza. Non è stata segnalata alcuna conseguenza per i membri dell' equipaggio.

Post correlati

Toremare
 AGENZIA MARITTIMA
ALDO SPADONI
 Telefono - 0586 248111
 Fax 0586 248200

CTN
 COMPAGNIE TIRRENESE DI NAVIGAZIONE
 www.ctn.it

Video

Your browser does not currently recognize any of the video formats.

The Medi Telegraph

Livorno

Fiamme sulla Eurocargo Trieste: incendio sotto controllo / GALLERY

Genova - In base ai rilevamenti effettuati anche con l' ausilio di una termocamera, l' incendio nella sala macchine dell' Eurocargo Trieste, attualmente fermo nella rada del porto di Livorno, sembrerebbe terminato. Lo hanno spiegato poco fa dal comando i vigili del fuoco di Livorno aggiungendo che se lo spegnimento fosse confermato la nave, che al momento si trova ancora al largo della Vegliaia, potrebbe essere portata a banchina per gli accertamenti necessari successivi.



Informazioni Marittime

Livorno

Livorno e Pireo dialogano sui servizi marittimi

A Palazzo Rosciano il presidente dell' Autorità di sistema toscana ha incontrato il consigliere economico dell' ambasciata greca. Prossimo appuntamento nel porto del Pireo

Sviluppare nuovi flussi commerciali tra il sistema portuale di Livorno e la Grecia, intercettando il traffico proveniente dall' Asia e dal Mediterraneo. Sono i contenuti dell' incontro di mercoledì, a Palazzo Rosciano - sede dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale - tra il presidente dei porti toscani, **Stefano Corsini**, il consigliere per gli affari economici e commerciali dell' ambasciata greca, Panagiotis Zaragkas, e la console onoraria della Grecia, Elena Konstantos. Come si legge in una nota dell' authority toscana, i due sistemi portuali vogliono «razionalizzare la catena logistica» tra i porti di Livorno/Piombino e quello del Pireo. «Per la loro posizione strategica, Livorno e Piombino possano essere un punto di riferimento importante per i traffici provenienti dal Pireo e dagli altri porti greci. Credo possano essere sviluppati con la Grecia accordi commerciali mirati anche su Autostrade del Mare, Auto nuove e crociere», ha detto **Corsini**, che nelle prossime settimane volerà in Grecia per incontrare i vertici dell' autorità portuale del Pireo. «La Grecia e l' Italia vantano relazioni commerciali storiche. Livorno e Piombino sono due scali dalle grandi potenzialità e riteniamo che la riunione di oggi possa diventare la strada maestra per creare valore aggiunto per le rispettive economie nazionali», ha concluso Zaragkas.



Paola De Micheli a Livorno

Un nuovo passo in avanti verso il futuro del porto di Livorno. Nei giorni scorsi il raggruppamento temporaneo di impresa composto da F&m Ingegneria, Haskoning-Dhv Nederland, Hs Marine, e G&t ha consegnato al presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, il progetto preliminare per la progettazione delle opere di difesa e dei dragaggi relative alla Darsena Europa(DE), l'opera di espansione a mare con la quale lo scalo labronico si ripromette di conquistare quote crescenti di traffico nel segmento dei container. Il documento verrà presentato alla stampa e al pubblico il prossimo 28 novembre (a partire dalle ore 14.00), a Livorno, nella suggestiva cornice della Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, il monumento mediceo che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale gestisce dal 2013. All'evento sarà presente il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, che interverrà in una tavola rotonda cui sono stati invitati a partecipare il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi; il sindaco di Livorno, Luca Salvetti; il comandante della Capitaneria di Porto, Giuseppe Tarzia, il Presidente Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Riccardo Breda. I servizi di architettura e ingegneria relativi alla progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi sono uno step fondamentale per la realizzazione della DE, parte integrante di un piano più vasto denominato Piattaforma Europa, che oltre alla realizzazione del terminal container prevede anche la costruzione di un nuovo terminal Ro-Ro e di una Darsena Petroli, destinata ad accogliere le navi che trasportano prodotti petroliferi. Il terminal container verrà realizzato in project financing: a tal riguardo, si chiuderà il 30 novembre la finestra temporale che hanno a disposizione i privati per presentare una proposta completa, seguendo quanto previsto dal Codice degli Appalti (all'articolo 183). Scarica l'invito

The screenshot shows the 'PORT NEWS' website. At the top, there are navigation links for 'Focus', 'Interventi', 'Interviste', 'News', 'Espo 2019', 'Osservatorio Europeo', and social media icons. The main header features the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'MagaZine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. Below this, there's a search bar and a 'FOCUS' section. The main article is titled '21 novembre 2019 - 8000 Il futuro del porto Paola De Micheli a Livorno' by 'di Redazione Port News'. The article text is partially visible, starting with 'Un nuovo passo in avanti verso il futuro del porto di Livorno. Nei giorni scorsi il raggruppamento temporaneo di impresa composto da F&m Ingegneria, Haskoning-Dhv Nederland, Hs Marine, e G&t ha consegnato al presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, il progetto preliminare per la progettazione delle opere di difesa e dei dragaggi relative alla Darsena Europa(DE)'. On the right side, there is a vertical menu with various categories like 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'Logistica Portuale', 'Infrastrutture', 'Innovazione', 'Tecnologia', 'Lavoro portuale', 'Riforma portuale', 'Shipping', 'Traffici marittimi', and 'Seta'.

Scrubber ed emissioni più light per le navi del porto di Ancona

Summit in Autorità portuale: nuovi carburanti e filtri, le compagnie si allineano

Compagnie dei traghetti sempre più green. Rispetto alle norme che entreranno in vigore il primo gennaio 2020, riguardanti il contenimento delle emissioni inquinanti, le sei compagnie di navigazione i cui traghetti scalano il porto di Ancona e i responsabili di Msc Crociere hanno illustrato gli interventi che effettueranno, durante una riunione convocata dall' Autorità di sistema portuale e dalla Capitaneria di porto. Dal primo gennaio 2020, tutte le navi saranno infatti tenute a utilizzare, in navigazione in mare aperto, in manovra e all' interno dei porti, carburanti con tenore di zolfo inferiore allo 0,5%. Sosta oltre le due ore Qualora la sosta in porto, secondo gli orari preventivamente resi noti al pubblico, dovesse superare le due ore dovranno, ultimate le manovre di ormeggio, dovranno utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1%. Dal tavolo di confronto è emerso che ognuna delle compagnie sta prevedendo la possibilità di adottare provvedimenti anche più restrittivi rispetto a quanto previsto dalla norma Ue. Adria Ferries ha confermato l' installazione sulla propria flotta presente ad Ancona, navi AF Marina e AF Claudia, di torri di lavaggio dei gas di scarico denominate scrubbers. Dispositivi che, secondo quando dichiarato dalla compagnia, consentirebbero l' abbattimento delle emissioni ben oltre la soglia di legge, oltre a ridurre la presenza di particolato. La stessa scelta è stata effettuata dalla compagnia Grimaldi Euromed sui propri traghetti Cruise Europa e Cruise Olympia sui quali è tuttora in corso l' installazione degli scrubbers. La Mykonos operativa Quest' ultima nave, al momento in cantiere, proprio per l' inserimento di questi dispositivi di mitigazione, è temporaneamente sostituita dal tragheto Mykonos Palace, già attrezzato con quattro scrubbers sui motori principali. Superfast ha annunciato per la primavera del 2020 l' installazione degli scrubbers sul proprio tragheto Superfast XI. Fino ad allora la compagnia utilizzerà carburante a ridotto tenore di zolfo (0,5%) come previsto dalla normativa. Le altre compagnie Anek e Snav utilizzeranno per ora il carburante previsto (0,5%). Hanno inoltre dichiarato di avere già individuato il fornitore, elemento importante vista la scarsa reperibilità sul mercato di tale tipo di combustibile. Jadrolinija ha confermato il suo impegno per la sostenibilità visto che già da tempo utilizza, sia in navigazione che in sosta, gasolio allo 0,1% di zolfo. All' incontro, i rappresentanti di Msc Crociere hanno annunciato che, dal primo gennaio 2020, tutte le navi del gruppo hanno già garantito l' approvvigionamento a carburante con tenore di zolfo massimo allo 0,5% in navigazione e combustibile allo 0,1% in porto. Anche questa compagnia ha in corso la progressiva installazione di sistemi scrubbers sulla propria flotta. L' impegno delle compagnie L' impegno di alcune compagnie sul tema della sostenibilità è comunque già concreto da circa un anno grazie alla sottoscrizione dell' accordo volontario Ancona blue agreement che prevede l' impiego di un carburante a basso tenore di zolfo. «La sostenibilità è uno degli elementi di massima attenzione nel rapporto fra porto e comunità e anche uno dei fattori sempre più qualificanti della competitività tra le aziende per un porto moderno», commenta il presidente dell' Adsp Rodolfo Giampieri. Micol Sara Misiti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: crociere e traghetti sempre più green. Giampieri: "Impegno per la sostenibilità"

Alla riunione con Autorità di sistema portuale e Capitaneria, le compagnie di navigazione hanno illustrato i provvedimenti che adotteranno rispetto alle norme in vigore dal primo gennaio 2020

MICOL SARA MISITI

Una veduta dall'alto del Porto di Ancona ANCONA - Il primo gennaio 2020 entreranno in vigore le nuove normative riguardanti il contenimento delle emissioni inquinanti e le sei compagnie di navigazione i cui traghetti scalano il porto di Ancona e i responsabili di Msc Crociere hanno illustrato gli interventi che metteranno in atto, durante una riunione convocata dall' **Autorità di sistema portuale** e dalla Capitaneria di porto. Dal primo gennaio 2020, tutte le navi saranno infatti tenute ad utilizzare, in navigazione in mare aperto, in manovra e all'interno dei porti, carburanti con tenore di zolfo inferiore allo 0,5%. Qualora la sosta in porto, secondo gli orari preventivamente resi noti al pubblico, dovesse superare le due ore dovranno, ultimate le manovre di ormeggio, dovranno utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1%. Dal tavolo di confronto è emerso che ognuna delle compagnie sta prevedendo la possibilità di adottare provvedimenti anche più restrittivi rispetto a quanto previsto dalla norma Ue. Adria Ferries ha confermato l'installazione sulla propria flotta presente ad Ancona, navi AF Marina e AF Claudia, di torri di lavaggio dei gas di scarico denominate scrubbers. Dispositivi che, secondo quanto dichiarato dalla compagnia, consentirebbero l'abbattimento delle emissioni ben oltre la soglia di legge, oltre a ridurre la presenza di particolato. La stessa scelta è stata effettuata dalla compagnia Grimaldi Euromed sui propri traghetti Cruise Europa e Cruise Olympia sui quali è tuttora in corso l'installazione degli scrubbers. Quest'ultima nave, al momento in cantiere, proprio per l'inserimento di questi dispositivi di mitigazione, è temporaneamente sostituita dal traghetti Mykonos Palace, già attrezzato con quattro scrubbers sui motori principali. Superfast ha annunciato per la primavera del 2020 l'installazione degli scrubbers sul proprio traghetti Superfast XI. Fino ad allora la compagnia utilizzerà carburante a ridotto tenore di zolfo (0,5%) come previsto dalla normativa. Le altre compagnie Anek e Snav utilizzeranno per ora il carburante previsto (0,5%). Hanno inoltre dichiarato di avere già individuato il fornitore, elemento importante vista la scarsa reperibilità sul mercato di tale tipo di combustibile. Jadrolinija ha confermato il suo impegno per la sostenibilità visto che già da tempo utilizza, sia in navigazione che in sosta, gasolio allo 0,1% di zolfo. All'incontro, i rappresentanti di Msc Crociere hanno portato il contributo della compagnia rispetto alle tematiche delle emissioni annunciando che, dal primo gennaio 2020, tutte le navi del gruppo hanno già garantito l'approvvigionamento a carburante con tenore di zolfo massimo allo 0,5% in navigazione e allo 0,1% in porto. Anche questa compagnia ha in corso la progressiva installazione di sistemi scrubbers sulla propria flotta. Rodolfo Giampieri, presidente **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale** l'impegno di alcune compagnie sul tema della sostenibilità è comunque già concreto da circa un anno grazie alla sottoscrizione dell'accordo volontario 'Ancona blue agreement' che prevede l'impiego di un carburante a basso tenore di zolfo. L'intesa, promossa dall' **Autorità di sistema portuale** e dalla Capitaneria di porto di Ancona, ha, per certi versi, anticipato i contenuti della nuova norma Ue. «La sostenibilità è uno degli elementi di massima attenzione nel rapporto fra porto e comunità e anche uno dei fattori sempre più qualificanti della competitività tra le aziende per un porto moderno - afferma Rodolfo Giampieri, presidente **Autorità di sistema portuale** -, sta andando avanti un processo irreversibile di miglioramento ambientale che si affida a tutte le tecnologie più avanzate. Da sottolineare il grande impegno, sensibilità e forte senso di responsabilità da parte delle compagnie di navigazione, che si traduce in un miglioramento complessivo del lavoro di tutti noi su questo tema e in una convivenza



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

migliore con la comunità che deve ritenere sempre di più il porto internazionale di Ancona come una grande risorsa di tutto il territorio». «Questa è una tematica importante per un porto che vive dentro la città - dichiara il Contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del porto di Ancona -, con l' accordo Ancona blue agreement abbiamo cercato di introdurre misure correttive nelle more dell' entrata in vigore delle suddette nuove misure, unitamente a coloro che hanno aderito all' accordo e stimolando chi, nel contempo, non l' ha sottoscritto. Il confronto continuerà al fine di verificare se sussistano margini di miglioramento rispetto a quanto prevede la norma». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti: Ancona; compagnie di navigazione sempre più green

Confronto con Autorità sistema e Capitaneria, giù emissioni

Ogni compagnia di navigazione che lavora al porto di Ancona "ha posto la massima attenzione sul tema della sostenibilità prevedendo, in potenza, la possibilità di adottare provvedimenti anche più restrittivi rispetto a quanto previsto dalla norma Ue e rispondendo, in tal senso, positivamente alle sollecitazioni dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale e della Capitaneria che hanno messo in evidenza quanto la vicinanza dello scalo alla città richieda una maggiore sensibilità e attenzione". Una "nota sicuramente positiva" commenta il presidente dell' Autorità di sistema portuale Rodolfo Giampieri dopo la riunione convocata per fare il punto sugli interventi che le compagnie metteranno in atto dal 1 gennaio 2020: tutte le navi saranno tenute a utilizzare (in navigazione in mare aperto, in manovra e nei porti) carburanti con tenore di zolfo inferiore allo 0,5%; se la sosta in porto dovesse superare le due ore dovranno, ultimato l' ormeggio, utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1 %. Per l' Authority ha partecipato alla riunione anche Guido Vettorel, responsabile Promozione e progetti europei. Per la Capitaneria di porto di Ancona c' era il Contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del porto di Ancona e Direttore Marittimo Marche, insieme al suo staff di Ufficiali tecnici. Queste alcune delle azioni concrete: Adria Ferries ha confermato l' installazione sulla propria flotta ad Ancona (AF Marina, AF Claudia) di torri di lavaggio dei gas di scarico denominate scrubbers, dispositivi che, secondo quanto dichiarato dalla compagnia, consentirebbero l' abbattimento delle emissioni oltre la soglia di legge oltre a ridurre la presenza di particolato. Analoga scelta per Grimaldi Euromed per i traghetti Cruise Europa e Cruise Olympia sui quali è tuttora in corso l' installazione degli scrubbers. Quest' ultima nave, al momento in cantiere proprio per l' inserimento di questi dispositivi di mitigazione, è temporaneamente sostituita dal traghetto Mykonos Palace già attrezzato con 4 scrubbers sui motori principali. Superfast ha annunciato per la primavera del 2020 l' installazione degli scrubbers sulla Superfast XI. Fino ad allora la compagnia utilizzerà carburante a ridotto tenore di zolfo (0,5%) come previsto dalla normativa. Le altre compagnie Anek e Snav utilizzeranno per ora il carburante previsto (0,5%). Hanno dichiarato di avere già individuato il fornitore, elemento importante vista la scarsa reperibilità sul mercato di tale tipo di combustibile. Jadrolinja ha confermato il suo impegno per la sostenibilità visto che già da tempo utilizza, sia in navigazione che in sosta, gasolio allo 0,1% di zolfo. All' incontro, i rappresentanti di Msc Crociere hanno annunciato che, dal 1 gennaio 2020, tutte le navi del gruppo hanno già garantito l' approvvigionamento a carburante con tenore di zolfo massimo allo 0,5% in navigazione e combustibile allo 0,1% in porto. Anche questa compagnia ha in corso la progressiva installazione di sistemi scrubbers sulla propria flotta.(ANSA).



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto, compagnie di traghetti sempre più green

ANCONA - Riunione in Authority per fare il punto sugli interventi che le compagnie di navigazione metteranno in atto dal 1 gennaio 2020, quando tutte le navi saranno tenute ad utilizzare carburanti con tenore di zolfo inferiore allo 0,5%

Foto d' archivio Si è svolta la riunione convocata dall' **Autorità di sistema** portuale e dalla Capitaneria di porto di Ancona per fare il punto sugli interventi che le compagnie di navigazione metteranno in atto dal 1 gennaio 2020. Da quella data, tutte le navi saranno tenute ad utilizzare, quando in navigazione in mare aperto, in manovra e all' interno dei porti, carburanti con tenore di zolfo inferiore allo 0,5%. Qualora la sosta in porto, secondo gli orari preventivamente resi noti al pubblico, dovesse superare le due ore dovranno, ultimate le manovre di ormeggio, utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1 %. Dal tavolo di confronto è emerso che ognuna delle compagnie ha posto la massima attenzione sul tema della sostenibilità prevedendo, in potenza, la possibilità di adottare provvedimenti anche più restrittivi rispetto a quanto previsto dalla norma Ue e rispondendo, in tal senso, positivamente alle sollecitazioni dell' **Autorità di sistema** portuale e della Capitaneria che hanno messo in evidenza quanto la vicinanza dello scalo alla città richieda una maggiore sensibilità e attenzione. Nota sicuramente positiva. Adria Ferries ha confermato l' installazione sulla propria flotta presente ad Ancona, navi AF Marina e AF Claudia, di torri di lavaggio dei gas di scarico denominate scrubbers, dispositivi che, secondo quanto dichiarato dalla compagnia, consentirebbero l' abbattimento delle emissioni ben oltre la soglia di legge oltre a ridurre la presenza di particolato. Analoga scelta è stata effettuata dalla compagnia Grimaldi Euromed sui propri traghetti Cruise Europa e Cruise Olympia sui quali è tuttora in corso l' installazione degli scrubbers. Quest' ultima nave, al momento in cantiere, proprio per l' inserimento di questi dispositivi di mitigazione, è temporaneamente sostituita dal traghetto Mykonos Palace, già attrezzato con quattro scrubbers sui motori principali. Superfast ha annunciato per la primavera del 2020 l' installazione degli scrubbers sul proprio traghetto Superfast XI. L' incontro in Authority Fino ad allora la compagnia utilizzerà carburante a ridotto tenore di zolfo (0,5%) come previsto dalla normativa. Le altre compagnie Anek e Snav utilizzeranno per ora il carburante previsto (0,50%). Hanno inoltre dichiarato di avere già individuato il fornitore, elemento importante vista la scarsa reperibilità sul mercato di tale tipo di combustibile. Jadrolinja ha confermato il suo impegno per la sostenibilità visto che già da tempo utilizza, sia in navigazione che in sosta, gasolio allo 0,1% di zolfo. All' incontro, i rappresentanti di Msc Crociere hanno portato il contributo della compagnia rispetto alle tematiche delle emissioni annunciando che, dal 1 gennaio 2020, tutte le navi del gruppo hanno già garantito l' approvvigionamento a carburante con tenore di zolfo massimo allo 0,5% in navigazione e combustibile allo 0,1% in porto. Anche questa compagnia ha in corso la progressiva installazione di sistemi scrubbers sulla propria flotta. «Questa è una tematica importante per un porto che vive dentro la città - ha detto il Contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del porto di Ancona -, con l' accordo Ancona blue agreement abbiamo cercato di introdurre misure correttive nelle more dell' entrata in vigore delle suddette nuove misure, unitamente a coloro che hanno aderito all' accordo e stimolando chi, nel contempo, non l' ha sottoscritto. Il confronto continuerà al fine di verificare se sussistano margini di miglioramento rispetto a quanto prevede la norma». «La sostenibilità è uno degli elementi di massima attenzione nel rapporto fra porto e comunità e anche uno dei fattori sempre più qualificanti della competitività tra le aziende per un porto moderno - ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente **Autorità di sistema** portuale -, sta andando avanti un processo irreversibile di miglioramento ambientale che si affida a

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

tutte le tecnologie più avanzate. Da sottolineare il grande impegno, sensibilità e forte senso di responsabilità da parte delle compagnie di navigazione, che si traduce in un miglioramento complessivo del lavoro di tutti noi su questo tema e in una convivenza migliore con la comunità che deve ritenere sempre di più il porto internazionale di Ancona come una grande risorsa di tutto il territorio».

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: compagnie dei traghetti sempre più green

Si è svolta la riunione convocata dall' **Autorità di sistema** portuale e dalla Capitaneria di porto di Ancona per fare il punto sugli interventi che le compagnie di navigazione metteranno in atto dal 1 gennaio 2020. Da quella data, tutte le navi saranno tenute ad utilizzare, quando in navigazione in mare aperto, in manovra e all' interno dei porti, carburanti con tenore di zolfo inferiore allo 0,5%. Qualora la sosta in porto, secondo gli orari preventivamente resi noti al pubblico, dovesse superare le due ore dovranno, ultimate le manovre di ormeggio, utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1 %. Erano presenti all' incontro importanti rappresentanti delle sei compagnie di navigazione i cui traghetti scalano il porto di Ancona oltre ai responsabili di Msc Crociere. Per l' **Autorità di sistema** portuale hanno partecipato il presidente Rodolfo Giampieri e Guido Vettorel, responsabile Promozione e progetti europei. Per la Capitaneria di porto di Ancona, il Contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del porto di Ancona e Direttore Marittimo della Marche, unitamente al suo staff di Ufficiali tecnici. Dal tavolo di confronto è emerso che ognuna delle compagnie ha posto la massima attenzione sul tema della sostenibilità prevedendo, in potenza, la possibilità di adottare provvedimenti anche più restrittivi rispetto a quanto previsto dalla norma Ue e rispondendo, in tal senso, positivamente alle sollecitazioni dell' **Autorità di sistema** portuale e della Capitaneria che hanno messo in evidenza quanto la vicinanza dello scalo alla città richieda una maggiore sensibilità e attenzione. Nota sicura e positiva. Adria Ferries ha confermato l' installazione sulla propria flotta presente ad Ancona, navi AF Marina e AF Claudia, di torri di lavaggio dei gas di scarico denominate scrubbers, dispositivi che, secondo quanto dichiarato dalla compagnia, consentirebbero l' abbattimento delle emissioni ben oltre la soglia di legge oltre a ridurre la presenza di particolato. Analoga scelta è stata effettuata dalla compagnia Grimaldi Euromed sui propri traghetti Cruise Europa e Cruise Olympia sui quali è tuttora in corso l' installazione degli scrubbers. Quest' ultima nave, al momento in cantiere, proprio per l' inserimento di questi dispositivi di mitigazione, è temporaneamente sostituita dal traghetto Mykonos Palace, già attrezzato con quattro scrubbers sui motori principali. Superfast ha annunciato per la primavera del 2020 l' installazione degli scrubbers sul proprio traghetto Superfast XI. Fino ad allora la compagnia utilizzerà carburante a ridotto tenore di zolfo (0,5%) come previsto dalla normativa. Le altre compagnie Anek e Snav utilizzeranno per ora il carburante previsto (0,50%). Hanno inoltre dichiarato di avere già individuato il fornitore, elemento importante vista la scarsa reperibilità sul mercato di tale tipo di combustibile. Jadrolinja ha confermato il suo impegno per la sostenibilità visto che già da tempo utilizza, sia in navigazione che in sosta, gasolio allo 0,1% di zolfo. All' incontro, i rappresentanti di Msc Crociere hanno portato il contributo della compagnia rispetto alle tematiche delle emissioni annunciando che, dal 1 gennaio 2020, tutte le navi del gruppo hanno già garantito l' approvvigionamento a carburante con tenore di zolfo massimo allo 0,5% in navigazione e combustibile allo 0,1% in porto. Anche questa compagnia ha in corso la progressiva installazione di sistemi scrubbers sulla propria flotta. L' azione concreta delle compagnie conferma l' impegno condiviso sul tema della sostenibilità da parte di tutti i soggetti coinvolti del cluster marittimo, frutto di un confronto periodico fra le istituzioni del porto e le compagnie armatoriali e reso concreto un anno fa dall' innovativa sottoscrizione dell' accordo volontario 'Ancona blue agreement'. L' intesa, promossa dall' **Autorità di sistema** portuale e dalla Capitaneria di porto di Ancona, ha, per certi versi, anticipato i contenuti della nuova norma Ue. Un metodo di lavoro che continuerà cercando di individuare tutti quei possibili interventi



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

migliorativi per la riduzione delle emissioni anche rispetto alla normativa vigente e di prossima attuazione. Una grande attenzione alla cultura ambientale da parte del porto e delle compagnie di navigazione. 'Questa è una tematica importante per un porto che vive dentro la città - ha detto il Contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del porto di Ancona -, con l' accordo Ancona blue agreement abbiamo cercato di introdurre misure correttive nelle more dell' entrata in vigore delle suddette nuove misure, unitamente a coloro che hanno aderito all' accordo e stimolando chi, nel contempo, non l' ha sottoscritto. Il confronto continuerà al fine di verificare se sussistano margini di miglioramento rispetto a quanto prevede la norma'. 'La sostenibilità è uno degli elementi di massima attenzione nel rapporto fra porto e comunità e anche uno dei fattori sempre più qualificanti della competitività tra le aziende per un porto moderno - ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente **Autorità di sistema** portuale -, sta andando avanti un processo irreversibile di miglioramento ambientale che si affida a tutte le tecnologie più avanzate. Da sottolineare il grande impegno, sensibilità e forte senso di responsabilità da parte delle compagnie di navigazione, che si traduce in un miglioramento complessivo del lavoro di tutti noi su questo tema e in una convivenza migliore con la comunità che deve ritenere sempre di più il porto internazionale di Ancona come una grande risorsa di tutto il territorio'.

Il porto di Ancona punta sempre di più al green

Confronto fra AdSp, Capitaneria e compagnie di navigazione

ANCONA Il porto di Ancona punta sempre di più al green, come annunciato durante la riunione convocata dall'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centrale e dalla Capitaneria di porto di Ancona per fare il punto sugli interventi che le compagnie di navigazione metteranno in atto dal 1° gennaio 2020. Con l'inizio del nuovo anno entrano infatti in vigore le nuove normative sulle emissioni, a cui tutte le navi dovranno attenersi utilizzando, quando in navigazione in mare aperto, in manovra e all'interno dei porti, carburanti con tenore di zolfo inferiore allo 0,5%. Qualora la sosta in porto, secondo gli orari preventivamente resi noti al pubblico, dovesse superare le due ore, dovranno, ultimate le manovre di ormeggio, utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1%. All'incontro di oggi hanno partecipato importanti rappresentanti delle sei compagnie di navigazione i cui traghetti scalano il porto di Ancona oltre ai responsabili di Msc Crociere. Per l'Autorità di Sistema portuale hanno partecipato il presidente Rodolfo Giampieri e Guido Vettorel, responsabile Promozione e progetti europei. Per la Capitaneria di porto di Ancona, il Contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del porto di Ancona e Direttore Marittimo della Marche. Dal tavolo di confronto è emerso che ognuna delle compagnie ha posto la massima attenzione sul tema della sostenibilità prevedendo, in potenza, la possibilità di adottare provvedimenti anche più restrittivi rispetto a quanto previsto dalla norma Ue e rispondendo, in tal senso, positivamente alle sollecitazioni dell'Autorità di Sistema portuale e della Capitaneria che hanno messo in evidenza quanto la vicinanza dello scalo alla città richieda una maggiore sensibilità e attenzione. Adria Ferries ha confermato l'installazione sulla propria flotta presente ad Ancona, navi AF Marina e AF Claudia, di torri di lavaggio dei gas di scarico, gli scrubbers, dispositivi che, secondo quanto dichiarato dalla compagnia, consentirebbero l'abbattimento delle emissioni ben oltre la soglia di legge oltre a ridurre la presenza di particolato. Analoga scelta è stata effettuata dalla compagnia Grimaldi Euromed sui propri traghetti Cruise Europa e Cruise Olympia sui quali è tuttora in corso l'installazione degli scrubbers. Quest'ultima nave, al momento in cantiere, proprio per l'inserimento di questi dispositivi di mitigazione, è temporaneamente sostituita dal traghetto Mykonos Palace, già attrezzato con quattro scrubbers sui motori principali. Superfast ha annunciato per la primavera del 2020 l'installazione degli scrubbers sul proprio traghetto Superfast XI. Fino ad allora la compagnia utilizzerà carburante a ridotto tenore di zolfo (0,5%) come previsto dalla normativa. Le altre compagnie Anek e Snav utilizzeranno per ora il carburante previsto (0,50%). Hanno inoltre dichiarato di avere già individuato il fornitore, elemento importante vista la scarsa reperibilità sul mercato di tale tipo di combustibile. Jadrolinija ha confermato il suo impegno per la sostenibilità visto che già da tempo utilizza, sia in navigazione che in sosta, gasolio allo 0,1% di zolfo. Msc Crociere ha annunciato che, dal 1° Gennaio 2020, tutte le navi del gruppo hanno già garantito l'approvvigionamento a carburante con tenore di zolfo massimo allo 0,5% in navigazione e combustibile allo 0,1% in porto. Anche questa compagnia ha in corso la progressiva installazione di sistemi scrubbers sulla propria flotta. L'azione concreta delle compagnie conferma l'impegno condiviso sul tema della sostenibilità da parte di tutti i soggetti coinvolti del cluster marittimo, frutto di un confronto periodico fra le istituzioni del porto e le compagnie armatoriali e reso concreto un anno fa dall'innovativa sottoscrizione dell'accordo volontario Ancona blue agreement. L'intesa, promossa dall'AdSp e dalla Capitaneria di porto di Ancona, ha, per certi versi, anticipato i contenuti della nuova norma Ue. Un metodo di lavoro che continuerà cercando di individuare tutti quei possibili interventi migliorativi per la riduzione delle emissioni anche rispetto alla normativa vigente

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'Msc' logo and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINAZZI SRL'. Below that, the main article title 'Il porto di Ancona punta sempre di più al green' is displayed in large, bold letters. Underneath the title, there is a sub-headline 'Confronto fra AdSp, Capitaneria e compagnie di navigazione'. The article text is partially visible, starting with 'ANCONA - Il porto di Ancona punta sempre di più al green, come annunciato durante la riunione convocata dall'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centrale e dalla Capitaneria di porto di Ancona...'. To the right of the article, there is a sidebar with a 'NEWSLETTER' sign-up form and a 'POPOLARI VIDEO' section featuring several video thumbnails with titles like 'Il porto di Ancona punta sempre di più al green', 'Conferma contro le richieste Ue sulle tasse alle AdSp', and 'Andra giù lo sviluppo del prototipo di Centro europeo per Operazioni Marittime'.

Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e di prossima attuazione. Questa è una tematica importante per un porto che vive dentro la città -ha detto Moretti con l'accordo Ancona blue agreement abbiamo cercato di introdurre misure correttive nelle more dell'entrata in vigore delle suddette nuove misure, unitamente a coloro che hanno aderito all'accordo e stimolando chi, nel contempo, non l'ha sottoscritto. Il confronto continuerà al fine di verificare se sussistano margini di miglioramento rispetto a quanto prevede la norma. Per Giampieri La sostenibilità è uno degli elementi di massima attenzione nel rapporto fra porto e comunità e anche uno dei fattori sempre più qualificanti della competitività tra le aziende per un porto moderno. Sta andando avanti un processo irreversibile di miglioramento ambientale che si affida a tutte le tecnologie più avanzate. Da sottolineare il grande impegno, sensibilità e forte senso di responsabilità da parte delle compagnie di navigazione, che si traduce in un miglioramento complessivo del lavoro di tutti noi su questo tema e in una convivenza migliore con la comunità che deve ritenere sempre di più il porto internazionale di Ancona come una grande risorsa di tutto il territorio.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Sistemi tecnologici per depurare i gas di scarico

Superfast contro l'inquinamento dell'aria Sette scrubber saranno installati sulle navi

Superfast Ferries conferma e rinnova il suo impegno per la tutela dell'ambiente e per il contenimento delle emissioni inquinanti. Nel corso di un incontro con il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Rodolfo Giampieri e con il Contrammiraglio Enrico Moretti della Direzione Marittima di Ancona, sono state illustrate le azioni concrete che verranno intraprese dalla Compagnia di Navigazione a favore della qualità dell'aria nel porto e nel centro del capoluogo marchigiano. Saranno infatti 7 gli scrubber che nei prossimi mesi verranno installati sui motori e sui generatori della m/n Superfast Ferries XI, in servizio regolare tra i porti di Ancona, Igoumenitsa e Patrasso: grazie a questi sistemi altamente tecnologici per la depurazione dei gas di scarico, sarà possibile abbattere fino allo 0.1% il contenuto di zolfo delle emissioni atmosferiche, ben al di sotto del limite dello 0,5% previsto dalla nuova normativa europea. L'avanzata tecnologia degli scrubber consentirà inoltre di raccogliere le particelle di microplastica, evitandone la dispersione in mare.

24 ore
Cronaca e notizie della città

24 ore
Cronaca e notizie della città

Diritti dell'infanzia, i bambini di quinta ospiti del Comando

Superfast contro l'inquinamento dell'aria Sette scrubber saranno installati sulle navi

«Dark» sarà la guida di un non vedente grazie al Lions Club

Yragedia femminicidi, al Ridotto delle Muse incontro e proiezione

Esca i pescatori dai sommi spacci



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Superfast ferries sempre più green, installati 7 scrubber per abbattimento emissioni

Sono 7 gli scrubber per l'abbattimento delle emissioni che verranno installati a bordo della m/n Superfast XI, in servizio tra i porti di Ancona, Igoumenista e Patrasso

Superfast Ferries conferma e rinnova il suo impegno per la tutela dell'ambiente e per il contenimento delle emissioni inquinanti. Nel corso di un incontro con il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Rodolfo Giampieri e con il Contrammiraglio Enrico Moretti della Direzione Marittima di **Ancona**, sono state illustrate le azioni concrete che verranno intraprese dalla Compagnia di Navigazione a favore della qualità dell'aria nel **porto** e nel centro del capoluogo marchigiano. Saranno infatti 7 gli scrubber che nei prossimi mesi verranno installati sui motori e sui generatori della m/n Superfast Ferries XI, in servizio regolare tra i porti di **Ancona**, Igoumenitsa e Patrasso: grazie a questi sistemi altamente tecnologici per la depurazione dei gas di scarico, sarà possibile abbattere fino allo 0.1% il contenuto di zolfo delle emissioni atmosferiche, ben al di sotto del limite dello 0,5% previsto dalla nuova normativa europea. L'avanzata tecnologia degli scrubber consentirà inoltre di raccogliere le particelle di microplastica, evitandone la dispersione in mare. La Compagnia di Navigazione, che da 25 anni è leader nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico sulle rotte Italia-Grecia, ha sottoscritto nel 2018 l'**Ancona Blue Agreement**: l'accordo volontario proposto dalla Capitaneria di **Porto di Ancona** e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, con l'obiettivo di contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo marchigiano. "Siamo l'unica Compagnia di Navigazione attiva in Adriatico tra Italia e Grecia ad aver aderito con entusiasmo all'**Ancona Blue Agreement** - ha dichiarato Andrea Morandi, CEO dell'omonimo Gruppo e Agente Generale di Superfast Ferries in Italia - Lo abbiamo fatto 12 mesi fa, con largo anticipo sulla normativa comunitaria che entrerà in vigore dal 1 gennaio 2020". Ed ha concluso: "I 7 scrubber che verranno installati sono la conseguenza di questo accordo e la prova concreta della nostra attenzione per l'ambiente in cui viviamo: la sua tutela è un dovere morale, oltre che una grande opportunità di sviluppo".

Green

ANCONATODAY

Superfast ferries sempre più green, installati 7 scrubber per abbattimento emissioni

Sono 7 gli scrubber per l'abbattimento delle emissioni che verranno installati a bordo della m/n Superfast XI, in servizio tra i porti di Ancona, Igoumenista e Patrasso

1 **Notizie**
Ancona Today 2019-11-14

1 **Superfast Ferries sempre più green, installati 7 scrubber per abbattimento emissioni**



1 **I più letti di oggi**

1 **Superfast Ferries sempre più green, installati 7 scrubber per abbattimento emissioni**

Superfast Ferries conferma e rinnova il suo impegno per la tutela dell'ambiente e per il contenimento delle emissioni inquinanti. Nel corso di un incontro con il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Rodolfo Giampieri e con il Contrammiraglio Enrico Moretti della Direzione Marittima di Ancona, sono state illustrate le azioni concrete che verranno intraprese dalla Compagnia di Navigazione a favore della qualità dell'aria nel porto e nel centro del capoluogo marchigiano.

Saranno infatti 7 gli scrubber che nei prossimi mesi verranno installati sui motori e sui generatori della m/n Superfast Ferries XI, in servizio regolare tra i porti di Ancona, Igoumenitsa e Patrasso; grazie a questi sistemi altamente tecnologici per la depurazione dei gas di scarico, sarà possibile abbattere fino allo 0,1% il contenuto di zolfo delle emissioni atmosferiche, ben al di sotto del limite dello 0,5% previsto dalla nuova normativa europea. L'avanzata tecnologia degli scrubber consentirà inoltre di raccogliere le particelle di microplastica, evitandone la dispersione in mare. La Compagnia di Navigazione, che da 25 anni è leader nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico sulle rotte Italia-Grecia, ha sottoscritto nel 2018 l'**Ancona Blue Agreement**: l'accordo volontario proposto dalla Capitaneria di Porto di Ancona e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, con l'obiettivo di contenere i livelli di

Porti, Superfast abbate emissioni zolfo

Sette scrubber verranno installati nei prossimi mesi su motori e generatori della motonave Superfast Ferries XI in servizio regolare tra i porti di Ancona, Igoumenitsa e Patrasso: con questi sistemi altamente tecnologici per depurare i gas di scarico, sarà possibile abbattere fino al 0,1% il contenuto di zolfo di emissioni atmosferiche, al di sotto del limite (0,5%) previsto dalla normativa europea. Superfast Ferries rinnova il suo impegno per la tutela dell' ambiente e per il contenimento delle emissioni inquinanti: ha sottoscritto nel 2018 l' Ancona Blue Agreement, accordo volontario proposto dalla Capitaneria di Ancona e Authority per contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo marchigiano. In un incontro con il Presidente dell' Autorità di sistema Portuale **Rodolfo Giampieri** e il Contrammiraglio Enrico Moretti (Direzione Marittima di Ancona), sono state illustrate azioni concrete che verranno intraprese dalla Compagnia per la qualità dell' aria nel porto e nel centro di Ancona.

Porti, Superfast abbate emissioni zolfo
 Have Ita Ancona-Igoumenitsa-Patrasso. Miglioramento qualità aria

Sette scrubber verranno installati nei prossimi mesi su motori e generatori della motonave Superfast Ferries XI in servizio regolare tra i porti di Ancona, Igoumenitsa e Patrasso: con questi sistemi altamente tecnologici per depurare i gas di scarico, sarà possibile abbattere fino al 0,1% il contenuto di zolfo di emissioni atmosferiche, al di sotto del limite (0,5%) previsto dalla normativa europea.

Superfast Ferries rinnova il suo impegno per la tutela dell'ambiente e per il contenimento delle emissioni inquinanti: ha sottoscritto nel 2018 l'Ancona Blue Agreement, accordo volontario proposto dalla Capitaneria di Ancona e Authority per contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo marchigiano. In un incontro con il Presidente dell'Autorità di sistema Portuale **Rodolfo Giampieri** e il Contrammiraglio Enrico Moretti (Direzione Marittima di Ancona), sono state illustrate azioni concrete che verranno intraprese dalla Compagnia per la qualità dell'aria nel porto e nel centro di Ancona.

Porti: sette scrubber su Superfast XI, abbattano le emissioni di zolfo

Nave tra Ancona-Igoumenitsa-Patrasso. Miglioramento della qualità dell'aria

(ANSA) - ANCONA, 21 NOV - Sette scrubber verranno installati nei prossimi mesi su motori e generatori della motonave Superfast Ferries XI in servizio regolare tra i porti di Ancona, Igoumenitsa e Patrasso: con questi sistemi altamente tecnologici per depurare i gas di scarico, sarà possibile abbattere fino allo 0,1% il contenuto di zolfo di emissioni atmosferiche, al di sotto del limite (0,5%) previsto dalla normativa europea. Superfast Ferries rinnova il suo impegno per la tutela dell'ambiente e per il contenimento delle emissioni inquinanti: ha sottoscritto nel 2018 l' Ancona Blue Agreement, accordo volontario proposto dalla Capitaneria di Ancona e Authority per contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo marchigiano. In un incontro con il Presidente dell' Autorità di sistema Portuale **Rodolfo** Giampieri e il Contrammiraglio Enrico Moretti (Direzione Marittima di Ancona), sono state illustrate azioni concrete che verranno intraprese dalla Compagnia per la qualità dell' aria nel porto e nel centro di Ancona. Superfast Ferries da 25 anni è leader nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico sulle rotte Italia-Grecia. "Siamo l' unica Compagnia di Navigazione attiva in Adriatico tra Italia e Grecia ad aver aderito con entusiasmo all' Ancona Blue Agreement - ha ricordato Andrea Morandi, CEO dell' omonimo Gruppo e Agente Generale di Superfast Ferries in Italia - Lo abbiamo fatto 12 mesi fa, con largo anticipo sulla normativa comunitaria che entrerà in vigore dal 1 gennaio 2020". "I sette scrubber che verranno installati - ha concluso - sono la conseguenza di questo accordo e la prova concreta della nostra attenzione per l' ambiente in cui viviamo: la sua tutela è un dovere morale, oltre che una grande opportunità di sviluppo". La firma dell' Ancona Blue Agreement e l' installazione degli scrubber confermano l' impegno di Superfast e del Gruppo Attica in termini di responsabilità sociale e ambientale, dopo i numerosi riconoscimenti ricevuti come l' Award for Environmental Policy.



Superfast Ferries sempre più green. Installati 7 scrubber per abbattere emissioni a bordo della m/n Superfast XI

(FERPRESS) - **Ancona**, 21 NOV - Superfast Ferries conferma e rinnova il suo impegno per la tutela dell' ambiente e per il contenimento delle emissioni inquinanti. Nel corso di un incontro con il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Rodolfo Giampieri e con il Contrammiraglio Enrico Moretti della Direzione Marittima di **Ancona**, sono state illustrate le azioni concrete che verranno intraprese dalla Compagnia di Navigazione a favore della qualità dell' aria nel **porto** e nel centro del capoluogo marchigiano. Saranno infatti 7 gli scrubber che nei prossimi mesi verranno installati sui motori e sui generatori della m/n Superfast Ferries XI, in servizio regolare tra i porti di **Ancona**, Igoumenitsa e Patrasso: grazie a questi sistemi altamente tecnologici per la depurazione dei gas di scarico, sarà possibile abbattere fino allo 0.1% il contenuto di zolfo delle emissioni atmosferiche, ben al di sotto del limite dello 0,5% previsto dalla nuova normativa europea. L' avanzata tecnologia degli scrubber consentirà inoltre di raccogliere le particelle di microplastica, evitandone la dispersione in mare. La Compagnia di Navigazione, che da 25 anni è leader nel trasporto passeggeri nel Mar Adriatico sulle rotte Italia-Grecia, ha sottoscritto nel 2018 l' **Ancona** Blue Agreement: l' accordo volontario proposto dalla Capitaneria di **Porto** di **Ancona** e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, con l' obiettivo di contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo marchigiano. "Siamo l' unica Compagnia di Navigazione attiva in Adriatico tra Italia e Grecia ad aver aderito con entusiasmo all' **Ancona** Blue Agreement - ha dichiarato Andrea Morandi, CEO dell' omonimo Gruppo e Agente Generale di Superfast Ferries in Italia - Lo abbiamo fatto 12 mesi fa, con largo anticipo sulla normativa comunitaria che entrerà in vigore dal 1 gennaio 2020". Ed ha concluso: "I 7 scrubber che verranno installati sono la conseguenza di questo accordo e la prova concreta della nostra attenzione per l' ambiente in cui viviamo: la sua tutela è un dovere morale, oltre che una grande opportunità di sviluppo". La firma dell' **Ancona** Blue Agreement e l' installazione degli scrubber confermano l' impegno di Superfast e del Gruppo Attica in termini di responsabilità sociale e ambientale, dopo i numerosi riconoscimenti ricevuti come l' Award for Environmental Policy.



Superfast Ferries installerà scrubber sul traghetto in servizio tra Ancona, Igoumenitsa e Patrasso

Iniziativa nell' ambito dell' **Ancona** Blue Agreement sottoscritto nel 2018 dalla compagnia di navigazione La compagnia di navigazione Superfast Ferries del gruppo greco Attica installerà scrubber per l' abbattimento delle emissioni a bordo della nave Superfast XI in servizio tra i porti di **Ancona**, Igoumenista e Patrasso. Grazie ai sette scrubber per la depurazione dei gas di scarico installati sui motori e sui generatori del traghetto sarà possibile abbattere fino allo 0,1% il contenuto di zolfo delle emissioni atmosferiche, ben al di sotto del limite dello 0,5% previsto dalla nuova normativa europea e internazionale. Inoltre l' avanzata tecnologia degli scrubber consentirà di raccogliere le particelle di microplastica, evitandone la dispersione in mare. L' iniziativa si inquadra nell' ambito dell' **Ancona** Blue Agreement sottoscritto nel 2018 dalla compagnia, accordo volontario proposto dalla Capitaneria di **Porto di Ancona** e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale con l' obiettivo di contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo marchigiano. «Siamo - ha ricordato Andrea Morandi, amministratore delegato dell' agenzia marittima Morandi che è agente generale di Superfast Ferries in Italia - l' unica compagnia di navigazione attiva in Adriatico tra Italia e Grecia ad aver aderito con entusiasmo all' **Ancona** Blue Agreement. Lo abbiamo fatto 12 mesi fa, con largo anticipo sulla normativa comunitaria che entrerà in vigore dal primo gennaio 2020. I sette scrubber che verranno installati sono la conseguenza di questo accordo e la prova concreta della nostra attenzione per l' ambiente in cui viviamo: la sua tutela è un dovere morale, oltre che una grande opportunità di sviluppo».

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

21 novembre 2019

Superfast Ferries installerà scrubber sul traghetto in servizio tra Ancona, Igoumenitsa e Patrasso

Iniziativa nell'ambito dell'Ancona Blue Agreement sottoscritto nel 2018 dalla compagnia di navigazione

La compagnia di navigazione Superfast Ferries del gruppo greco Attica installerà scrubber per l'abbattimento delle emissioni a bordo della nave Superfast XI in servizio tra i porti di Ancona, Igoumenista e Patrasso. Grazie ai sette scrubber per la depurazione dei gas di scarico installati sui motori e sui generatori del traghetto sarà possibile abbattere fino allo 0,1% il contenuto di zolfo delle emissioni atmosferiche, ben al di sotto del limite dello 0,5% previsto dalla nuova normativa europea e internazionale. Inoltre l'avanzata tecnologia degli scrubber consentirà di raccogliere le particelle di microplastica, evitandone la dispersione in mare.

L'iniziativa si inquadra nell'ambito dell'Ancona Blue Agreement sottoscritto nel 2018 dalla compagnia, accordo volontario proposto dalla Capitaneria di Porto di Ancona e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale con l'obiettivo di contenere i livelli di inquinamento nelle aree urbane del capoluogo marchigiano. «Siamo - ha ricordato Andrea Morandi, amministratore delegato dell'agenzia marittima Morandi che è agente generale di Superfast Ferries in Italia - l'unica compagnia di navigazione attiva in Adriatico tra Italia e Grecia ad aver aderito con entusiasmo all'Ancona Blue Agreement. Lo abbiamo fatto 12 mesi fa, con largo anticipo sulla normativa comunitaria che entrerà in vigore dal primo gennaio 2020. I sette scrubber che verranno installati sono la conseguenza di questo accordo e la prova concreta della nostra attenzione per l'ambiente in cui viviamo: la sua tutela è un dovere morale, oltre che una grande opportunità di sviluppo».

Leggi le notizie in formato Adobe® Reader™, scaricati al servizio gratuito.

Cerca il tuo viaggio	Data di arrivo	Data di partenza	
Destinazione	[11] [Nov >]	[22] [Nov >]	Cerca!
Oltre destinazioni	[2019 >]	[2019 >]	

Indice • Prima pagina • Indice notizie

informMARE - Piazza Michelini 1/3 - 74122 Grottole (ITALIA)
 tel. 0974 2862122, fax 0974 2318798, email

Grandi masse, lodo sospeso: i conti dell' Authority salvi

La Compagnia Porto rivendicava 9 milioni l' Adsp aveva però impugnato la decisione

LA BATTAGLIA LEGALE Le casse dell' Autorità di sistema portuale possono tirare un sospiro di sollievo e i conti dell' ente hanno scongiurato, almeno per il momento, di essere pignorati, per oltre 9 milioni di euro, cifra dovuta a Compagnia Porto per la mancata realizzazione della darsena grandi masse. Ieri mattina, infatti, la Corte di Appello di Roma, a seguito dell' impugnazione proposta da Molo Vespucci, ha sospeso l' esecutività del lodo emesso nel procedimento arbitrale promosso da Compagnia Porto di Civitavecchia in relazione alla darsena energetica grandi masse rilevando, in particolare, che l' impugnazione non appare manifestamente infondata, specie con riferimento al difetto di potestas iudicandi. Nessun pignoramento da parte dei creditori, dunque, nella banca dell' Authority o dalle imprese concessionarie, almeno fino a che non arriverà una sentenza nel merito. «Accolgo con soddisfazione dichiara il presidente dell' Adsp, Francesco Maria di Majo - la notizia della sospensione dell' efficacia del lodo arbitrale la cui esecuzione avrebbe comportato gravi ripercussioni nella gestione del porto di Civitavecchia. La decisione della Corte di Appello di Roma consente all' Authority di superare le incertezze che si erano determinate a seguito degli atti di esecuzione, peraltro superflui vista la garanzia offerta dal patrimonio dell' ente, avviati dalla Compagnia Porto di Civitavecchia nei confronti dei numerosi concessionari del porto sulla base del lodo arbitrale che, oggi, è stato privato di ogni efficacia esecutiva». Il presidente di Majo conclude ringraziando i legali dell' avvocatura di Stato che hanno presentato l' impugnazione e **Assoport** intervenuta ad adiuvandum nel procedimento di opposizione al lodo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' ex Privilege riapre davvero

L' annuncio del presidente di Majo: «Il 5 dicembre il cantiere navale riprende l' attività» La Konig, società di proprietà della Royalton, ha già versato 500 mila euro di fidejussione

LA BUONA NOTIZIA Adesso c' è un giorno preciso per la riapertura del cantiere ex Privilege. Il 5 dicembre è la data. A fornirla è stato il presidente dell' **Autorità portuale** Francesco Maria di Majo nel corso del convegno della Cisl dal titolo Quale sviluppo per il sistema **portuale** di Civitavecchia. «Firmeremo la concessione dell' area del cantiere ex Privilege il prossimo 5 dicembre ha annunciato il numero uno di Molo Vespucci al termine di una trattativa portata avanti anche con i sindacati e Unindustria». A confermare la notizia, anche il versamento da parte di Konig (azienda al 100% di proprietà della società madre Royalton, costituita appositamente per riprendere la realizzazione e il completamento dell' imbarcazione ex Privilege) di una fidejussione di 500 mila euro. Una trattativa che è stata lunga e tortuosa ma che, a quanto assicurato da di Majo, finalmente dovrebbe vedere la sua conclusione. Una decisione importante e che ridà grandi speranze a un settore, quello della cantieristica navale, che potrebbe realmente portare a una svolta nello sviluppo e nell' occupazione dell' intera città. Sotto questi aspetti, tra l' altro, lo stesso presidente dell' Adsp ha rivelato un' altra novità molto importante. «Firmeremo con la società che ha rilevato il cantiere e il mega yacht ha aggiunto di Majo anche un protocollo d' intesa dove la stessa società si assume l' impegno di portare avanti un discorso di sviluppo e di occupazione per il territorio nell' ambito della cantieristica navale». In realtà quello a cui si sta lavorando è un accordo che però verrà messo a punto da Konig e dai sindacati, che prevede tutta una serie di settori, dal rispetto delle norme sul lavoro, a quelle anticorruzione, la sicurezza, l' ambiente, la formazione, oltre allo sviluppo e l' occupazione. Una volta che le parti avranno raggiunto l' accordo, allora verrà sottoposto all' **Autorità portuale** e al Comune per chiederne il patrocinio. Ma quest' ultima è una pagina ancora tutta da scrivere. Per ora è già molto, dopo tutto quanto accaduto con Privilege, che l' attività riparta. Da dicembre, infatti, si comincerà a lavorare per rimettere in piedi il cantiere, solo dopo almeno tre mesi si riprenderà a mettere mano anche al mega yacht. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Facendo rete il porto può diventare leader nella logistica

E' il concetto espresso da istituzioni e sindacati ieri durante il convegno promosso dalla Cisl sullo sviluppo dello scalo

ECONOMIA Necessità di fare rete, sviluppo delle infrastrutture, sburocratizzazione e creazione di zone logistiche speciali. Sono solo alcuni degli spunti per lo sviluppo del territorio legato allo scalo emersi dal convegno di ieri mattina organizzato, nella sala Giovanni Paolo II, dalla Cisl Roma Capitale e dalla Fit Cisl Lazio Quale sviluppo per il sistema portuale di Civitavecchia. «Il territorio, grazie al porto, può diventare protagonista per attrattività turistica e industriale e affermarsi come leader della logistica dell' Italia centro-meridionale ha esordito il segretario generale della Cisl Roma Capitale Carlo Costantini - ma serve un impegno strategico, puntuale e pianificato di tutti gli attori coinvolti. A iniziare dall' **Autorità portuale** che deve continuare il progetto del corridoio intermodale Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce, per proseguire con un adeguato sistema infrastrutturale». A sottolineare la necessità di sinergia anche il sindaco Ernesto Tedesco. «Lo sviluppo della città e del porto debbono andare di pari passo, per rendere il traffico crocieristico ma anche quello delle merci una risorsa per tutto il territorio. Per questo c' è bisogno di un confronto continuo, che consenta di unire le forze e promuovere Civitavecchia e le realtà a essa storicamente connesse come un sistema. In poche parole, mettere in pratica quella sinergia che può finalmente rilanciare l' economia locale». D' accordo col primo cittadino il presidente dell' Adsp Francesco Maria di Majo, che nel suo intervento ha rimarcato la necessità anche di incrementare i container e ribadito l' importanza di completare la superstrada per Orte, ma anche, per la gioia dei rappresentanti del comitato presenti al convegno, di riattivare la tratta ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte. Quattro i settori su cui puntare per il presidente di Unindustria. «Innanzitutto ha spiegato Stefano Cenci - implementare il traffico delle merci in container, sfruttare di più gli aspetti legati alle crociere, cercando di accrescere la presenza dei turisti nel territorio. Da non sottovalutare è la cantieristica navale, che può generare occupazione qualificata e in tal senso i lavori per il futuro bacino di carenaggio possono dare una spinta decisiva. Infine c' è tutto il tema legato alla riconversione della centrale, con tantissime opportunità di lavoro che per le imprese si apriranno nei prossimi anni». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fit-Cisl: Civitavecchia, grazie a sviluppo sistema portuale, può esser leader della logistica del Centro-Sud ma serve una strategia

(FERPRESS) - Civitavecchia, 21 NOV - "Il territorio di Civitavecchia, grazie allo sviluppo del sistema portuale, può diventare protagonista per attrattività turistica e industriale e affermarsi a leader della logistica dell'Italia centro-meridionale ma serve un impegno strategico, puntuale e pianificato di tutti gli attori coinvolti: un Patto di rete che garantisca la costruzione di un efficiente ecosistema". E' la proposta lanciata oggi da Carlo Costantini, segretario generale della CISL Roma Capitale Rieti, in occasione del convegno **QUALE SVILUPPO PER IL SISTEMA PORTUALE DI CIVITAVECCHIA**, organizzato dalla CISL Roma Capitale Rieti e dalla FIT CISL Lazio, che si è tenuto questa mattina nella Sala San Giovanni Paolo II. "A iniziare dall' Autorità di Sistema portuale che deve continuare il progetto del corridoio mediterraneo intermodale Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce, per proseguire - puntualizza Costantini - con un adeguato sistema infrastrutturale, nel senso della intermodalità, che dovrà trovare cittadinanza nel prossimo Piano regionale della mobilità. Per sostenere ulteriormente lo sviluppo del sistema portuale pensiamo sia necessario farne una Zona Speciale, caratterizzata da una semplificazione burocratica-amministrativa e agevolazioni fiscali e doganali, e adeguata attenzione dovrà essere rivolta allo sviluppo delle competenze degli oltre 1300 addetti alle prese con processi di innovazione tecnologica importanti. Infine, per monitorare i cambiamenti in atto, conoscere i bisogni formativi e individuare le nuove competenze sarà opportuno istituire un Osservatorio partecipato, anche all' interno dell' Autorità portuale di sistema: solo così potremo rispondere efficacemente alle nuove esigenze professionali di un territorio aperto al mondo ma con il cuore nel Mediterraneo".

Introducendo i lavori del convegno, il segretario generale della FIT CISL del Lazio, Marino Masucci, ha spiegato che "l' idea di questo evento è nata da un incontro della CISL con il vescovo Marrucci, da cui è emersa la comune volontà di puntare sulla dignità del lavoro e della persona, andando incontro alle periferie urbane ed esistenziali. In un territorio come quello di Civitavecchia in cui il tasso di disoccupazione, specialmente giovanile, è particolarmente elevato, la valorizzazione del comparto Trasporti è cruciale, perché per la sua stessa conformazione e collocazione geografica, Civitavecchia è un 'ponte' naturale, uno snodo strategico tra Nord e Sud del Mediterraneo. Le movimentazioni merci di porto e retroporto, con adeguate connessioni gomma e ferro, possono essere uno straordinario volano per l' economia e l' occupazione: vanno tuttavia valorizzate in un' ottica intermodale, con un' attenta pianificazione di risorse e un' efficace opera di 'sburocratizzazione'. "A ridosso di due importanti rinnovi contrattuali, quali quelli del Ccnl Logistica e Merci e del Ccnl Portuali - prosegue il sindacalista - si deve puntare con il massimo dell' energia sullo sviluppo di due settori strategici, fondamentali per l' economia e la competitività di ogni territorio e del sistema Paese. Al tempo stesso, si deve rafforzare la contrattazione di secondo livello e offrire adeguata formazione ai lavoratori dei due comparti, che, più di altri, dovranno adattarsi alle nuove tecnologie come la blockchain e il 5G. A tal proposito, la FIT CISL del Lazio ritiene importante approfondire, in una serie di tavoli tematici strutturali con la Regione, le principali questioni legate al mondo dei Trasporti e propedeutiche a un nuovo piano regionale della Mobilità: da innovazione 4.0 alla salute e sicurezza, dall' analisi dei traffici alla questione degli affidamenti". L' evento è proseguito con il sindaco, Ernesto Tedesco, il vescovo della Diocesi Tarquinia Civitavecchia, Mons. Luigi Marrucci, Stefano Cenci e Lorenzo Tagliavanti, rispettivamente presidenti di Unindustria Civitavecchia e Camera di Commercio Roma, Francesco Maria Di Majo, presidente Autorità di sistema portuale Mar Tirreno Centro settentrionale e Mauro Alessandri, assessore Lavori pubblici,



FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

tutela del territorio e mobilità della Regione Lazio. Nelle conclusioni, Enrico Coppotelli, segretario generale CISL Lazio, ha sottolineato l'importanza di sviluppare le eccellenze locali, come è il porto di Civitavecchia ma anche Fiumicino e Gaeta, per entrare nella competizione globale che si giocherà proprio sui sistemi regionali. Questa è la sfida di domani che ci chiama tutti a superare ogni forma di localismo".

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Darsena energetica grandi masse, sospesa l' esecutività del lodo arbitrale

CIVITAVECCHIA - La Corte di Appello di Roma, a seguito dell' impugnazione proposta dall' Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale, ha sospeso «l' esecutività del lodo» emesso nel procedimento arbitrale promosso da Compagnia porto di Civitavecchia in relazione alla darsena energetica grandi masse rilevando, in particolare, «che l' impugnazione non appare manifestamente infondata, specie con riferimento al difetto di potestas iudicandi». «Accolgo con soddisfazione - dichiara il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo - la notizia della sospensione dell' efficacia del lodo arbitrale la cui esecuzione avrebbe comportato gravi ripercussioni nella gestione del porto di Civitavecchia». Per di Majo «la decisione della Corte di Appello di Roma consente all' AdSP di superare le incertezze che si erano determinate a seguito degli atti di esecuzione, peraltro superflui attesa la garanzia offerta dal patrimonio dell' ente, avviati dalla Compagnia porto di Civitavecchia nei confronti - continua il numero uno di Molo Vespucci - dei numerosi concessionari del porto sulla base del lodo arbitrale che, oggi, è stato privato di ogni efficacia esecutiva». Il presidente ringrazia gli avvocati Stefano Zunarelli, Andrea Zappalà e Ilaria Napolitano per il considerevole impegno profuso. «Colgo l' occasione - aggiunge - per ringraziare l' associazione **Assoporti** ed il suo presidente Daniele Rossi per l' intervento volontario ad adiuvandum nel procedimento di opposizione al lodo a sostegno delle ragioni dell' Adsp dei Porti di Roma e del Lazio in relazione ad una problematica di vitale importanza». (21 Nov 2019 - Ore 19:29)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sviluppo portuale, la ricetta della Cisl e del territorio

CIVITAVECCHIA - "Il territorio di Civitavecchia, grazie allo sviluppo del **sistema portuale**, può diventare protagonista per attrattività turistica e industriale e affermarsi a leader della logistica dell' Italia centro-meridionale ma serve un impegno strategico, puntuale e pianificato di tutti gli attori coinvolti: un Patto di rete che garantisca la costruzione di un efficiente ecosistema". È la proposta lanciata oggi da Carlo Costantini, segretario generale della Cisl Roma Capitale Rieti, in occasione del convegno "Quale sviluppo per il **sistema portuale** di Civitavecchia", organizzato dalla Cisl Roma Capitale Rieti e dalla Fit Cisl Lazio, che si è tenuto questa mattina nella Sala San Giovanni Paolo II. "A iniziare dall' **Autorità di Sistema portuale** che deve continuare il progetto del corridoio mediterraneo intermodale Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce, per proseguire - puntualizza Costantini - con un adeguato **sistema** infrastrutturale, nel senso della intermodalità, che dovrà trovare cittadinanza nel prossimo Piano regionale della mobilità. Per sostenere ulteriormente lo sviluppo del **sistema portuale** pensiamo sia necessario farne una Zona Speciale, caratterizzata da una semplificazione burocratica-amministrativa e agevolazioni fiscali e doganali, e adeguata attenzione dovrà essere rivolta allo sviluppo delle competenze degli oltre 1300 addetti alle prese con processi di innovazione tecnologica importanti. Infine, per monitorare i cambiamenti in atto, conoscere i bisogni formativi e individuare le nuove competenze sarà opportuno istituire un Osservatorio partecipato, anche all' interno dell' **Autorità portuale** di **sistema**: solo così potremo rispondere efficacemente alle nuove esigenze professionali di un territorio aperto al mondo ma con il cuore nel Mediterraneo".

Introducendo i lavori del convegno, il segretario generale della Fit Cisl del Lazio, Marino Masucci, ha spiegato che "l' idea di questo evento è nata da un incontro della Cisl con il vescovo Marrucci, da cui è emersa la comune volontà di puntare sulla dignità del lavoro e della persona, andando incontro alle periferie urbane ed esistenziali. In un territorio come quello di Civitavecchia in cui il tasso di disoccupazione, specialmente giovanile, è particolarmente elevato, la valorizzazione del comparto Trasporti è cruciale, perché per la sua stessa conformazione e collocazione geografica, Civitavecchia è un 'ponte' naturale, uno snodo strategico tra Nord e Sud del Mediterraneo. Le movimentazioni merci di porto e retroporto, con adeguate connessioni gomma e ferro, possono essere uno straordinario volano per l' economia e l' occupazione: vanno tuttavia valorizzate in un' ottica intermodale, con un' attenta pianificazione di risorse e un' efficace opera di 'sburocratizzazione'. "A ridosso di due importanti rinnovi contrattuali, quali quelli del Ccnl Logistica e Merci e del Ccnl Portuali - prosegue il sindacalista - si deve puntare con il massimo dell' energia sullo sviluppo di due settori strategici, fondamentali per l' economia e la competitività di ogni territorio e del **sistema** Paese. Al tempo stesso, si deve rafforzare la contrattazione di secondo livello e offrire adeguata formazione ai lavoratori dei due comparti, che, più di altri, dovranno adattarsi alle nuove tecnologie come la blockchain e il 5G. A tal proposito, la FIT CISL del Lazio ritiene importante approfondire, in una serie di tavoli tematici strutturali con la Regione, le principali questioni legate al mondo dei Trasporti e propedeutiche a un nuovo piano regionale della Mobilità: da innovazione 4.0 alla salute e sicurezza, dall' analisi dei traffici alla questione degli affidamenti". L' evento è proseguito con il sindaco, Ernesto Tedesco, il vescovo della Diocesi Tarquinia Civitavecchia, Mons. Luigi Marrucci, Stefano Cenci e Lorenzo Tagliavanti, rispettivamente presidenti di Unindustria Civitavecchia e Camera di Commercio Roma, Francesco Maria Di Majo, presidente **Autorità di sistema portuale** Mar Tirreno Centro settentrionale



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e Mauro Alessandri, assessore Lavori pubblici, tutela del territorio e mobilità della Regione Lazio. Nelle conclusioni, Enrico Coppotelli, segretario generale Csil Lazio, ha sottolineato l'importanza di sviluppare le eccellenze locali, come è il porto di Civitavecchia ma anche Fiumicino e Gaeta, per entrare nella competizione globale che si giocherà proprio sui sistemi regionali. Questa è la sfida di domani che ci chiama tutti a superare ogni forma di localismo". "L' economia del mare è un motore di sviluppo per questo territorio e per tutto il quadrante Nord della Regione e può contribuire in maniera significativa alla crescita del Lazio". Lo ha dichiarato Stefano Cenci, Presidente Unindustria. "Quattro sono i settori su cui dobbiamo operare per far sviluppare ancora di più le nostre imprese e aumentare l' occupazione. Innanzi tutto implementare il traffico delle merci in container: a fronte infatti di numeri significativi per quanto riguarda il traffico Ro.ro, quello delle merci in container è sicuramente un mercato che a Civitavecchia ha alte potenzialità di sviluppo. Bisogna poi sfruttare di più tutti gli aspetti legati alle crociere, cercando di accrescere ad esempio la presenza dei turisti nel territorio: Civitavecchia, dopo Barcellona, è il secondo porto crocieristico europeo, da questo punto di vista ha quindi potenzialità enormi. Un altro aspetto da non sottovalutare è quello della cantieristica navale, che può generare occupazione qualificata: in tal senso il cantiere Privilege e i lavori per il futuro bacino di carenaggio possono dare una spinta decisiva. Infine c' è tutto il tema legato alla riconversione della centrale, con tantissime opportunità di lavoro che per le imprese si apriranno nei prossimi anni. Questi sono gli aspetti su cui lavorare, ma non va dimenticato il grandissimo tema delle infrastrutture, senza le quali non è possibile nessuna crescita. Infrastrutture stradali, con il completamento della Orte - Civitavecchia, ferroviarie e portuali, come ad esempio la darsena grandi masse su cui sta lavorando l' **Autorità di Sistema Portuale**". (21 Nov 2019 - Ore 19:14)

il seminario a pechino di intesa sanpaolo

Sulla Via della Seta piattaforme logistiche nel Mezzogiorno

I cinesi sono interessati allo sviluppo di infrastrutture e poi nel settore industriale

Stefano Carrer - pechino Da parte cinese l'interesse per le nascenti Zone economiche speciali del Mezzogiorno al momento riguarda soprattutto la possibilità di contribuire a uno sviluppo infrastrutturale che potenzi il ruolo di piattaforme logistiche inseribili nella direttrice mediterranea della Via della Seta; in un secondo momento, potrà emergere un orientamento a investire anche sul piano industriale, per sfruttare i vantaggi fiscali e doganali in un'ottica di esportazione fuori dalla Ue di un «made in Italy», anche quello a guida cinese. È quanto emerso a Pechino nell'ambito del seminario sulle Zes del Sud Italia promosso a fine ottobre da Intesa Sanpaolo all'Ambasciata d'Italia. Non è un caso che ad aprire i lavori sia stato il vicepresidente dell'Associazione dei costruttori cinesi (Chinca), Xin Xiuming - che ha raccolto l'invio a visitare l'Italia -, mentre in prima fila era ben rappresentata CCCC (China Communication Construction Company). Xin ha sottolineato che «imprese cinesi e italiane possono sfruttare i rispettivi punti di forza in una complementarietà che può svilupparsi attraverso nuove collaborazioni», in modo da dare contenuto al Memorandum di Intesa sulla Via della Seta firmato in primavera. CCCC è particolarmente interessata allo sviluppo di piattaforme logistiche nei due sensi, come si è evidenziato qualche giorno dopo a margine della China International Import Expo di Shanghai, quando ha firmato un memorandum di intesa con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale (Trieste) per la creazione di piattaforme logistico-distributive in Cina non solo collegate a Trieste, ma a disposizione dell'intero sistema logistico italiano. In questo caso si tratta di favorire l'export del Made in Italy con la costituzione di piattaforme quasi-dedicate. Ma ovviamente i cinesi sono ancora più interessati alla direttrice opposta: se è vero che i porti del Nord li attirano come ponte più efficiente verso i mercati del centro-nord europeo, studiano con attenzione le opportunità al Sud, dove vogliono capire in concreto quali spazi e agevolazioni potrebbero ottenere. Lo indica il tenore delle domande fatte ai presidenti delle Autorità portuali legati alle Zes presenti al seminario: **Pietro Spirito** (Napoli-Salerno), Ugo Patroni Griffi (Adriatico meridionale) e Sergio Prete (Ionio). Più che in uno sviluppo infrastrutturale dei porti (del resto problematico in ogni caso), insomma, i cinesi possono avere un ruolo significativo nell'espansione dei retroporti e nell'incremento dei traffici (sia in sinergia con il loro hub di transhipping del Pireo sia come scali per navi dirette poi altrove). A Taranto, comunque, un concreto coinvolgimento cinese potrebbe materializzarsi presto se decollerà l'intesa tra il gruppo turco Yilport (concessionario del molo polisettoriale) e il colosso dello shipping Cosco. Francesco Guido, direttore regionale di Intesa Sanpaolo per il Mezzogiorno, ha sottolineato che la porta della «prima banca del Sud» (definizione dell'a.d. Carlo Messina) è aperta agli investitori cinesi: per networking e marketing, e anche nel quadro dell'ampio plafond previsto per lo sviluppo delle Zes. In parallelo, l'istituto ha portato a Pechino un gruppo di aziende alimentari meridionali per incontri B2B con potenziali partner. Anche l'export agroalimentare, del resto, potrebbe trovare impulso dal miglioramento dei servizi logistici nelle Zes. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Decollo lento per le Zes senza certezze su fondi e norme

Pronte a partire solo 4 su 8. Le zone economiche speciali del Sud avviate solo in Campania, Calabria, Puglia e Basilicata. Dalla manovra di bilancio si attendono le risorse e forse i commissari

Nino Amadore, Davide Madeddu, Vera Viola - Le Zes, zone economiche speciali del Sud non decollano. Gli investimenti sono fermi, le norme sulla semplificazione non definite. Si aspetta che la manovra metta in chiaro quali risorse ci sono, se arriveranno i commissari. Mentre tra amministratori locali e imprenditori crescono le preoccupazioni. Solo quattro su otto sono pronte a partire poichè hanno ricevuto il via libera: sono le Zes di Campania, Calabria, Puglia Jonica (compreso Basilicata) e Puglia Adriatica. Mentre è in corso la procedura per la costituzione di altre quattro (Abruzzo, due in Sicilia e una della Sardegna). Con le Zes, l'Italia si dota di uno strumento che in altri Paesi è stato adottato da molti anni (l'Irlanda nel 1959): la speranza è dare ossigeno all'economia del Mezzogiorno che, come ha certificato la Svimez poche settimane fa, è vicina alla recessione, flagellata da grandi crisi industriali, ex Ilva e Whirlpool solo le più note. Le Zes, dicono in molti, potrebbero aiutare il Sud ad essere attrattivo per le imprese grandi e piccole. Una speranza fin qui: il bicchiere, visto dalle imprese, è decisamente mezzo vuoto. Lo vede mezzo pieno invece il Governo: «Le Zes approvate sono operative - secondo fonti del ministero per il Mezzogiorno -verificheremo quali esigenze emergono dai singoli piani messi a punto sui territori in occasione di una imminente cabina di regia». Tra il Centro e la periferia c'è stato evidentemente un cortocircuito comunicativo che ora si spera di poter superare. Dal ministero parte l'invito a fare piani di sviluppo, di

infrastrutture e a valorizzare le specificità delle singole aree. Ma per ora senza risposte. Dal territorio, invece, si attendono certezze e indirizzi chiari. I fondi ci sono ma non sono stati utilizzati Dapprima il decreto Mezzogiorno ha stanziato 207 milioni per il credito d'imposta; poi il decreto Crescita ha aggiunto una dote di 300 milioni per grandi investimenti con l'intervento di un soggetto terzo, un venture capitalist. Dal 25 settembre, è possibile scaricare dal sito dell'Agenzia delle Entrate il modulo per la richiesta del credito d'imposta. Al 13 novembre erano state accolte 26 comunicazioni per una domanda di 40 milioni circa. Intanto, nell'ultima Legge di Stabilità, all'esame del Parlamento, i fondi per le infrastrutture nelle Zes, pari a 250 milioni sono stati spostati per incentivare la crescita dimensionale delle imprese del Sud. Commissari in arrivo Intanto si attende anche di sapere se verrà nominato un commissario per ciascuna Zes, come proposto dal ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano. Pilastro della strategia è la semplificazione burocratica e in primis l'istituzione dell'area doganale interclusa, che consentirebbe alle imprese delle Zes di non pagare dazi. Ma perchè il provvedimento diventi efficace si attende l'approvazione dell'Agenzia del demanio. Imprenditori perplessi: aree non competitive Salvatore Toma, presidente della sezione Moda e delegato alla internazionalizzazione di Confindustria Puglia e Taranto, è da pochi giorni rientrato dalla Cina dove una delegazione di imprenditori e amministratori è stata ricevuta da autorità di Changshu, cittadina sede di una Zes (si veda articolo in pagina 2). Il confronto tra la nostra e la Zes cinese - riflette Toma - evidenzia carenze della nostra. Per attrarre investimenti stranieri serve una forte defiscalizzazione del lavoro». Perplessità diffuse. «Al confronto con altre Zes estere - rincara Gianluigi Traettino, presidente di Confindustria Caserta e membro del comitato di indirizzo in Campania - le nostre sono meno attrattive poichè non garantiscono certezza di tempi delle autorizzazioni. In Cina la risposta arriva in 24 ore. Le norme finora adottate parlano di un generico dimezzamento dei termini. A queste



Il Sole 24 Ore

Napoli

condizioni parliamo di un fallimento annunciato». Le Zes e i loro (pochi) piani Costituiti i comitati di indirizzo non si è fatto altro. Ora partono azioni di promozione soprattutto all' estero. La Campania è stata una delle prime regioni ad approvarne una che comprende i porti di Napoli e Salerno, gli aeroporti, gli interporti di Nola e Marcianise. « Abbiamo fatto promozione - racconta il presidente dell' Autorità portuale, **Pietro Spirito** e presidente del Comitato di indirizzo della Zes della Campania - in Cina e a Dubai». E precisa: «L' interesse degli imprenditori c' è. Ma non possiamo aspettarci effetti immediati». Per **Spirito** «L' importante è partire». In Puglia, è pronta al via la Zes Jonica, che comprende Taranto con il porto in Puglia e si estende in Basilicata a Ferrandina, Val Basento, Melfi e Tito. Mentre la Zes Adriatica, che coinvolge Molise e Puglia, sta definendo la governance: mancano le designazioni di presidenza del Consiglio e ministero delle Infrastrutture. «Ci prepariamo a un' azione di promozione - dice l' assessore allo Sviluppo Cosimo Borraccino - Ma con poco da proporre. Per il momento le Zes sono scatole vuote». In Calabria la zona economica speciale ruota soprattutto attorno al porto di Gioia Tauro. Nella regione c' è tanto fermento ma nello stesso tempo non poche perplessità: il presidente della Regione Mario Oliverio ha scritto al presidente del Consiglio per chiedere lumi sul "dirottamento" di fondi destinati alle Zes verso altre misure. Non solo tra gli imprenditori serpeggia il malessere e lo scetticismo: dal loro punto di vista le cose vanno troppo a rilento e non sarebbe ben chiaro come e quando sarà possibile partire con gli investimenti. Insomma chiedono tempi certi e veloci. La Sicilia è arrivata per ultima alla delimitazione delle Zes e ora è in attesa del via libera da parte di Roma. «L' isola - spiega l' assessore regionale all' Economia Gaetano Armao - ha individuato il 90% dei territori interessati e l' intera documentazione, approvata dalla Giunta, è stata inviata a Roma. Resta da definire il 10% delle aree, circa 450 ettari, che si è ritenuto di assegnare ai Comuni». Infine, in Sardegna la Zes comprende sei aree portuali e retroportuali, ma resta al palo. «Manca il decreto del presidente del Consiglio - dice Massimo Deiana, presidente dell' Autorità di sistema dei porti e del mare di Sardegna -. Il piano industriale con tutte le altre procedure sono stati espletati». Per Deiana, «avere la Zes consente alla Sardegna di competere ad armi pari con i principali concorrenti nel Mediterraneo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Mattino

Napoli

Porto, la promessa del ministro «Presto il raccordo ferroviario»

IL PROGETTO Antonino Pane Il porto di Napoli avrà un raccordo ferroviario degno di questo nome. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli è stata chiara: «Nel Golfo di Napoli interverremo per potenziare ancora il porto, soprattutto nel collegamento ferroviario». Il ministro De Micheli ha scelto la presentazione del calendario della Guardia Costiera per sottolineare che il governo è attento verso Napoli e il suo porto. Le parole del ministro fanno preciso riferimento alla nuova darsena di levante e al collegamento ferroviario con la rete nazionale che consentirebbe ai terminal contenitori di velocizzare molto di più la lavorazione. Quello del nuovo raccordo ferroviario è un obiettivo primario anche del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Tirreno centrale, Pietro Spirito che insieme a Rfi ha da tempo messo in campo la necessità di un collegamento ferroviario per sostenere il traffico contenitori e, soprattutto, per liberare il porto di Napoli è l' anello stradale in cittadini intorno al porto dal traffico dei tir che, oggi, svolgono l' intero lavoro di trasferimento dei contenitori. IL RILANCIO Un ruolo sempre più importante per Napoli, il porto e il Golfo e questo ha guidato anche la scelta del comandante ve le della Guardia Costiera, Giovanni Pettorino che ha voluto portare a Napoli la presentazione del Calendario anche per sottolineare il grande impegno dei suoi uomini. «In questo tempo di grande difficoltà, - ha sottolineato il ministro De Micheli - ogni giorno la Guardia Costiera salva qualcuno e lo fa nella compostezza del sapere che è un servizio che si fa allo Stato, per il quale non si chiedono gli applausi ma si merita il rispetto, che a volte in tempi anche recenti da parte di altre istituzioni non è stato sempre all' altezza del vostro ruolo. Salvate le persone e proteggete il mare». De Micheli ha risposto anche all' ammiraglio Pettorino che ricordava come nonostante la nuova immissione di personale, i 10.600 uomini della Guardia Costiera siano ancora pochi: «Noi nella legge di bilancio - ha detto il ministro - cerchiamo di portare avanti un piano di investimenti che riguarda la Guardia Costiera. Nei prossimi mesi affronteremo il tema del personale». E poi la squadra, voluta da Pettorino, che ha lavorato al calendario: il capitano Floriana Segreto, coordinatrice del progetto, il fotogiornalista Fabrizio Villa, autore degli scatti lungo la splendida costa italiana e il giornalista Filippo Arriva, che ha scelto i testi attingendo al nostro immenso patrimonio letterario. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



infrastrutture

Porto di Napoli, il ministro: «Faremo un collegamento ferroviario»

Così il ministro per le infrastrutture Paola De Micheli a Napoli. Partono i lavori al porto, ma delle banchine elettrificate per risolvere il problema smog ancora non si parla

NAPOLI - Nel Golfo di Napoli «interverremo per potenziare ancora il porto, soprattutto nel collegamento ferroviario» ha detto il ministro per i trasporti e le infrastrutture Paola De Micheli a margine della presentazione del Calendario della Guardia Costiera a Napoli. De Micheli ha sottolineato che nel Golfo di Napoli «ci sono e mi auguro continuo ad esserci e a crescere scambi commerciali importanti, credo che sia una grande opportunità» ricordando che «riuscire a preservare il Golfo mentre si riescono a realizzare questi commerci credo sia uno degli obiettivi che la Guardia Costiera, perché è necessaria la protezione del mare mentre gli esseri umani esercitano le loro doverose attività commerciali. Il calendario della Guardia Costiera ci racconta quell' equilibrio». Al via i lavori al Porto Al via i lavori al Molo Beverello, nel porto di Napoli. È stato firmato ieri il verbale di consegna del cantiere all'impresa aggiudicataria della gara che costruirà la nuova Stazione Marittima al Molo Beverello. Inizia così il percorso per migliorare l' accoglienza passeggeri. La prima fase prevede la realizzazione di una biglietteria provvisoria. La seconda la demolizione delle attuali biglietterie al Molo Beverello e la successiva edificazione della nuova Stazione Marittima. «Con la firma del verbale di consegna delle aree interessate ai lavori - ha spiegato il presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Tirreno centrale Pietro Spirito - inizia il percorso che porterà il porto di Napoli, e la sua città, a disporre di una Stazione Marittima moderna per il traffico con le isole del golfo, con l' obiettivo di trasformare l' area su cui ogni anno transitano oltre tre milioni e mezzo di persone in uno spazio attraente e accogliente. La nuova Stazione Marittima, assieme alla conclusione dei lavori a piazza Municipio costituisce parte integrante del progetto di riqualificazione del waterfront portuale, in un quadrante fondamentale del centro antico della città». Fumata nera, invece - è il caso di dire - per l' elettrificazione delle banchine delle grandi navi allo scalo: non se ne parla. 21 novembre 2019 | 19:27.



Il ministro De Micheli a Napoli: Stazione-Porto, faremo un collegamento ferroviario

In foto il ministro Paola De Micheli "Interverremo per potenziare ancora il porto di Napoli soprattutto per quanto riguarda il collegamento ferroviario". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, intervenuta alla presentazione del Calendario 2020 della Guardia Costiera nel Castel dell' Ovo. De Micheli ha sottolineato "il fatto che nel Golfo di Napoli ci siano e mi auguro continuo ad esserci e a crescere scambi commerciali importanti, credo che sia una grande opportunità, ricordando che "riuscire a preservare il Golfo anche mentre si riescono a realizzare questi commerci credo sia uno degli obiettivi che la Guardia Costiera raggiunge, perché è necessaria la protezione del mare mentre gli esseri umani esercitano le loro doverose attività commerciali. Lo scatto nel calendario della Guardia Costiera ci racconta che quell'equilibrio qui c'è".



Il Sannio

Napoli

Molo Beverello L' area sarà completamente rimodernata con una nuova struttura internodale

Stazione Marittima, consegnato il cantiere

Il presidente dell' autorità portuale, Pietro Spirito: «Fondamentale per la città il nuovo waterfront»

E' partito il cantiere per la nuova stazione marittima di Napoli, con la sua consegna alla ditta aggiudicataria della gara. I lavori vedranno da prima la costruzione di una ministruttura biglietteria provvisoria e poi la partenza della demolizione della attuale stazione marittima e le sue biglietterie e dunque la progressiva edificazione del nuovo edificio. Si tratta di una infrastruttura strategica in una città che da dieci anni nonostante molteplici fattori di svantaggio sta vedendo una crescita costante del movimento crocieristico grazie al suo straordinario patrimonio culturale, la gastronomia e le tradizioni che tanto attraggono visitatori da tutto il mondo. "Inizia il percorso che porterà Napoli a disporre di una struttura moderna per il traffico delle linee del Golfo - il punto di vista del presidente dell' Autorità Portuale del Tirreno Inferiore, Pietro Spirito - si tratta ora di gestire, in armonia con gli operatori marittimi, la transizione dall' avvio del cantiere alla conclusione dell' opera, per raggiungere l' obiettivo di trasformare l' area su cui ogni anno transitano oltre tre milioni e mezzo di persone in uno spazio attraente e accogliente". "La nuova Stazione Marittima, assieme alla conclusione dei lavori a piazza Municipio, costituisce parte integrante del progetto di riqualificazione del waterfront portuale, in un quadrante fondamentale del centro antico della città", la conclusione di Pietro Spirito. Una scommessa sul rilancio e lo sviluppo in cui Pietro Spirito crede fortemente e con lui la valorosa imprenditoria napoletana capace di innescare processi di crescita nonostante infrastrutture e logistica del tutto carenti. La nuova Stazione Marittima è un passo non trascurabile nella giusta direzione.



AdSP MTC: Partono i lavori al Molo Beverello

Firmato il verbale di consegna del cantiere

Firmato il verbale di consegna del cantiere Iniziano i lavori al Molo Beverello. E' stato firmato questa mattina il verbale di consegna del cantiere all'impresa, aggiudicataria della gara, che costruirà la nuova Stazione Marittima al Molo Beverello; inizia così il percorso per migliorare l'accoglienza al servizio del traffico passeggeri verso le isole del Golfo. I lavori si suddividono in due diverse fasi di esecuzione. La prima fase, che si apre con la consegna del cantiere all'impresa, prevede la realizzazione di una biglietteria provvisoria, funzionale per assicurare continuità di servizio ai viaggiatori durante lo svolgimento del cantiere. La seconda fase prevede, una volta terminata la biglietteria provvisoria, la demolizione delle attuali biglietterie al Molo Beverello e la successiva edificazione della nuova Stazione Marittima. 'Con la firma del verbale di consegna delle aree interessate ai lavori - ha precisato il Presidente Pietro Spirito - inizia il percorso che porterà il porto di Napoli, e la sua città, a disporre di una Stazione Marittima moderna per il traffico con le isole del Golfo. Si tratta ora di gestire, in armonia con gli operatori marittimi, la transizione dall'avvio del cantiere alla conclusione dell'opera, per raggiungere l'obiettivo di trasformare l'area, su cui ogni anno transitano oltre tre milioni e mezzo di persone, in uno spazio attraente e accogliente. La nuova Stazione Marittima, assieme alla conclusione dei lavori a piazza Municipio, costituisce parte integrante del progetto di riqualificazione del waterfront portuale, in un quadrante fondamentale del centro antico della città'.



Partono i lavori al Molo Beverello

21 novembre 2019 - Iniziano i lavori al Molo Beverello del porto di Napoli. E' stato firmato ieri il verbale di consegna del cantiere all'impresa, aggiudicataria della gara, che costruirà la nuova Stazione Marittima al Molo Beverello; inizia così il percorso per migliorare l'accoglienza al servizio del traffico passeggeri verso le isole del Golfo di Napoli. I lavori si suddividono in due diverse fasi di esecuzione. La prima fase, che si apre con la consegna del cantiere all'impresa, prevede la realizzazione di una biglietteria provvisoria, funzionale per assicurare continuità di servizio ai viaggiatori durante lo svolgimento del cantiere. La seconda fase prevede, una volta terminata la biglietteria provvisoria, la demolizione delle attuali biglietterie al Molo Beverello e la successiva edificazione della nuova Stazione Marittima. "Con la firma del verbale di consegna delle aree interessate ai lavori - ha precisato il Presidente Pietro Spirito - inizia il percorso che porterà il porto di Napoli, e la sua città, a disporre di una Stazione Marittima moderna per il traffico con le isole del Golfo. Si tratta ora di gestire, in armonia con gli operatori marittimi, la transizione dall'avvio del cantiere alla conclusione dell'opera, per raggiungere l'obiettivo di trasformare l'area, su cui ogni anno transitano oltre tre milioni e mezzo di persone, in uno spazio attraente e accogliente. La nuova Stazione Marittima, assieme alla conclusione dei lavori a piazza Municipio, costituisce parte integrante del progetto di riqualificazione del waterfront portuale, in un quadrante fondamentale del centro antico della città".

GAM EDITORI



«Dragaggio porto e "Porta Ovest" Voglio certezze»

Il governatore richiama all'ordine i vertici dell'Autorità Spirito: «Impigliati in un ginepraio, ma non ci fermiamo»

SALERNO. Se non è un richiamo all'ordine, poco ci manca. Perché il presidente della Regione, Vincenzo De Luca, durante l'assemblea pubblica di Confindustria, chiede di «dedicare maggiore attenzione al porto di Salerno». Destinatari della tirata d'orecchi sono il presidente dell'**Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, e il segretario generale, Francesco Messineo, presenti in sala. «Dobbiamo avere - tuona De Luca - il cronoprogramma definitivo per il dragaggio del porto e accelerare i lavori di Porta Ovest». De Luca, dunque, non è soddisfatto di com'è gestito il porto nella sua Salerno e non lo nasconde. E, perciò, lancia messaggi non certamente subliminali a chi, dopo la riforma delle **Autorità** portuali, che il governatore definisce «un disastro totale», gestisce il porto cittadino. Spirito e Messineo, almeno apparentemente, incassano il duro e inaspettato colpo con assoluta nonchalance. «Il presidente ha Regione - sottolinea infatti il presidente dell'Authority - ha lui stesso richiamato le cause che noi dobbiamo combattere, per le quali poi è difficile che un cronoprogramma possa essere rispettato al millimetro. I nostri impegni ce li siamo presi e lavoriamo perché le cose si facciano. Dopodiché siamo consapevoli, perché lo viviamo ogni giorno, del mal di pancia che dobbiamo sopportare per quel ginepraio nel quale siamo tutti impigliati, nessuno escluso». Spirito, comunque, conferma come la prima fase dell'escavo dei fondali sarà «completato entro la metà del prossimo aprile». «Poi ci sarà la seconda fase - ricorda - che è prevista da calendario tra novembre 2020 e aprile 2021. Porta Ovest è un lavoro complesso, ma il cantiere va avanti e deve essere completato, per la rendicontazione dei finanziamenti europei, entro il 2023, mentre l'adeguamento del molo di sopraflutto va assieme al dragaggio». Per il dragaggio adesso s'aspetta l'arrivo delle draghe «che sono molto potenti - spiega Spirito - e completeranno i lavori al massimo in 1 mese e mezzo». «Abbiamo chiesto all'impresa - rivela Spirito - di farle arrivare in città entro dicembre o, al massimo, ad inizio gennaio». Se per il dragaggio è solo questione di tempo, più complessa è la situazione di Porta Ovest. A impedire che venga dato un deciso colpo di acceleratore è il contenzioso con Società autostrade meridionali. «Stiamo ancora discutendo - sottolinea Messineo - e al tavolo delle trattative ci sediamo ogni settimana, assieme al ministero, alla Regione e al Comune. Stiamo premendo per stipulare la convenzione e consentire all'impresa di avviare il cantiere anche dal fronte di via Ligea». «È un lavoro lento, che non avanza purtroppo alla velocità che noi auspichiamo - dice Spirito - ma siamo convinti che riusciremo a definire tutte le questioni ancora aperte. Proprio per questo chiediamo il sostegno delle altre istituzioni pubbliche che sono al nostro fianco per far sì che si giunga ad un accordo definitivo». (g.d.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

21 novembre 2019

SALERNO. Se non è un richiamo all'ordine, poco ci manca. Perché il presidente della Regione, Vincenzo De Luca, durante l'assemblea pubblica di Confindustria, chiede di «dedicare maggiore attenzione al porto di Salerno». Destinatari della tirata d'orecchi sono il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, e il segretario generale, Francesco Messineo, presenti in sala. «Dobbiamo avere - tuona De Luca - il cronoprogramma definitivo per il dragaggio del porto e accelerare i lavori di Porta Ovest». De Luca, dunque, non è soddisfatto di com'è gestito il porto nella sua Salerno e non lo nasconde. E, perciò, lancia messaggi non certamente subliminali a chi, dopo la riforma delle Autorità portuali, che il governatore definisce «un disastro totale», gestisce il porto cittadino. Spirito e Messineo, almeno apparentemente, incassano il duro e inaspettato colpo con assoluta nonchalance. «Il presidente ha Regione - sottolinea infatti il presidente dell'Authority - ha lui stesso richiamato le cause che noi dobbiamo combattere, per le quali poi è difficile che un cronoprogramma possa essere rispettato al millimetro. I nostri impegni ce li siamo presi e lavoriamo perché le cose si facciano. Dopodiché siamo consapevoli, perché lo viviamo ogni giorno, del mal di pancia che dobbiamo sopportare per quel ginepraio nel quale siamo tutti impigliati, nessuno escluso». Spirito, comunque, conferma come la prima fase dell'escavo dei fondali sarà «completato entro la metà del prossimo aprile». «Poi ci sarà la seconda fase - ricorda - che è prevista da calendario tra novembre 2020 e aprile 2021. Porta Ovest è un lavoro complesso, ma il cantiere va avanti e deve essere completato, per la rendicontazione dei finanziamenti europei, entro il 2023, mentre l'adeguamento del molo di sopraflutto va assieme al dragaggio». Per il dragaggio adesso s'aspetta l'arrivo delle draghe «che sono molto potenti - spiega Spirito - e completeranno i lavori al massimo in 1 mese e mezzo». «Abbiamo chiesto all'impresa - rivela Spirito - di farle arrivare in città entro dicembre o, al massimo, ad inizio gennaio». Se per il dragaggio è solo questione di tempo, più complessa è la situazione di Porta Ovest. A impedire che venga dato un deciso colpo di acceleratore è il contenzioso con Società autostrade meridionali. «Stiamo ancora discutendo - sottolinea Messineo - e al tavolo delle trattative ci sediamo ogni settimana, assieme al ministero, alla Regione e al Comune. Stiamo premendo per stipulare la convenzione e consentire all'impresa di avviare il cantiere anche dal fronte di via Ligea». «È un lavoro lento, che non avanza purtroppo alla velocità che noi auspichiamo - dice Spirito - ma siamo convinti che riusciremo a definire tutte le questioni ancora aperte. Proprio per questo chiediamo il sostegno delle altre istituzioni pubbliche che sono al nostro fianco per far sì che si giunga ad un accordo definitivo». (g.d.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Non solo l'ex Ilva: i jolly del governo per l'area jonica

Ieri Cipe e Consiglio dei ministri, finito a tarda ora, sul Cantiere tarantino Sul piatto le idee per sostenere la città oltre la produzione d'acciaio

ALESSIO PIGNATELLI

Alessio PIGNATELLI Prima la Sala Verde di Palazzo Chigi dove si è tenuta la riunione del Cipe. A ruota un Consiglio dei ministri che, curiosamente, non conteneva tra i punti dell'ordine del giorno Taranto. Ma, ovviamente, il tema è stato trattato ed è stato preliminare al vertice odierno tra il presidente del Consiglio e Mittal che sembra aver trovato un percorso comune. Sono state poste le fondamenta di quello che il premier ha definito «cantiere Taranto» con una serie di proposte parallele alla gestione della crisi siderurgica con l'intento di creare posti di lavoro fuori dalla acciaieria. Gli asset fondamentali sono cultura, inclusa la nascita di un nuovo museo, il potenziamento dell'Arsenale, della sanità, con l'ipotesi di nuove assunzioni fino al contributo di aziende partecipate dallo stato come Snam. L'idea sarebbe di un provvedimento e di un tavolo istituzionale che studi anche misure a sostegno dell'indotto dell'ex Ilva. Ogni ministro aveva il compito di portare in dote al premier un contributo. Da quello che è emerso, dal ministro dello Sviluppo economico Patuanelli la proposta di rigenerazione urbana della città e dell'Area vasta con un programma da 650 milioni per la riqualificazione di diverse aree. Dalla titolare del dicastero dei Trasporti De Micheli l'idea di un nuovo input al porto jonico mentre il ministro della Difesa Guerini ha spinto sulla cantieristica all'Arsenale. Come già aveva anticipato, Paola Pisano (Innovazione) ha presentato il programma della Taranto città più digitalizzata d'Italia. Il cantiere Taranto - Conte aveva detto di guardare al modello Genova per la ricostruzione del ponte Morandi - punta anche a un miglioramento della sanità. «Ci sono le condizioni per rafforzare i presidi

sanitari a Taranto, a me interesserebbe rafforzare la dotazione di personale di quel territorio» ha detto ieri il ministro della Salute Roberto Speranza. C'era anche il sottosegretario alla programmazione economica, il tarantino Mario Turco: da lui il suggerimento di sfruttare 10 milioni di euro ancora bloccati al Cipe per lo sviluppo di Agromed (la piattaforma agroalimentare) e Distripark. La modifica del soggetto attuatore del Distripark - l'infrastruttura di trasporto intermodale nel porto di Taranto - è stato anche uno dei punti all'ordine del giorno del Cipe. Risputa un progetto che non è esattamente una novità per il territorio jonico. Anzi, è forse la rappresentazione plastica di anni persi e burocrazia. Sperando questa sia la volta buona. Tanto per intendersi, la Distripark Taranto s.c.ar.l. viene costituita nel 2002 tra Provincia, Comune, Camera di commercio e **Autorità portuale** con capitale sociale da 500mila euro. L'obiettivo è di realizzare una struttura che consenta di trattenere sul territorio le merci in entrata e in uscita dal porto a vantaggio dell'economia locale attraverso operazioni di logistica e di lavorazione che aggiungano valore alle merci stesse. Il progetto copre un'area di circa 750 mila metri quadrati e prevede una struttura articolata in 110 moduli prefabbricati che possono essere anche aggregati secondo le esigenze degli utilizzatori. Trascorrono gli anni ma, a parte l'acquisizione dell'area, resta una scatola vuota. Anzi, la Regione chiede al ministero dello Sviluppo economico, il 3 agosto 2012, di definanziare il progetto in favore della realizzazione del Molo polisettoriale dello scalo con un trasferimento di 35 milioni. Da novembre 2015 la società è in liquidazione ma a questo punto interviene il Cis, il contratto istituzionale di Sviluppo per Taranto di cui sembrano perse le



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

tracce, che demanda la gestione all' **Autorità portuale** nel 2016. Decisione confermata anche ieri al Cipe e all' **Authority** dovrà nel breve procedere al completamento dell' opera. Chiaramente, il progetto è collegato soprattutto all' operatività di Yilport, la multinazionale turca assegnataria del Molo polisettoriale che dalle prossime settimane riavvierà il traffico dopo anni di stallo. Nell' ambito dei provvedimenti annunciati per il Cantiere Taranto, inoltre, l' assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia Borraccino ha riproposto l' istituzione di una no tax area per il territorio della Zes jonica (idea, negli anni, sostenuta dall' imprenditore ed ex presidente Invimit Massimo Ferrarese). Per quanto riguarda la transizione energetica, infine, Snam potrebbe investire fino a 40 milioni a Taranto. Lo ha confermato l' amministratore delegato di Snam Marco Alverà precisando comunque che il Gruppo «non opera nell' acciaio». Sul tema, però, ha ammesso che «ci stiamo lavorando». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Area a caldo, investimenti, scudo così può cambiare il piano Ilva

Oggi il vertice a Palazzo Chigi. Mittal apre: fiduciosi in progressi per la soluzione. Conte: svolta sulla decarbonizzazione. Ieri in Cdm punto tra i ministri su intese e proposte per Taranto

Carmine Fotina, Manuela Perrone - ROMA Da ArcelorMittal arriva la prima apertura ufficiale per un' intesa con il Governo sull' ex Ilva. «Speriamo che l' incontro offra l' opportunità di fare buoni progressi nella ricerca della soluzione», sottolinea la multinazionale alla vigilia del vertice di oggi pomeriggio a Palazzo Chigi con il premier Giuseppe Conte, il ministro dell' Economia Roberto Gualtieri e il titolare dello Sviluppo Stefano Patuanelli. L' azienda si dice fiduciosa: «Sarà un incontro, certo non conclusivo, ma molto importante». Lo stesso Conte ha lasciato intendere che questo nuovo round non sarà risolutivo. Ma è probabile che prosegua con uno o più tavoli tecnici per definire i dettagli del possibile accordo. «È chiaro - afferma il colosso siderurgico - che per consentire all' Ilva di continuare a operare sarà necessario concordare un nuovo piano per la produzione di acciaio che sia accettabile per tutti gli stakeholder». Proprio questo punto - oltre al ripristino dell' immunità legale e a una soluzione per l' Altoforno 2, la cui importanza è stata ribadita anche ieri dall' azienda - è centrale nel confronto. Secondo fonti governative, il contratto con ArcelorMittal è in effetti modificabile nella parte relativa al piano industriale. L' articolo 13 prevede che «in presenza di scostamenti significativi della situazione economica e di mercato» (non a caso Conte ieri ha parlato di «sopravvenienze dimostrate» come condizione per discutere una revisione) possano essere modificati «gli investimenti e l' assetto industriale previsti» dal piano. Ma con il

«mantenimento dei livelli occupazionali». L' Esecutivo potrebbe quindi aprire a variazioni temporanee dei livelli produttivi (rispetto ai 6 milioni di tonnellate fissati la produzione è già scesa a 4,5 milioni) ma senza accettare che gli esuberi dichiarati da Mittal siano strutturali. Si continua dunque a parlare di cassa integrazione e per una platea di 2-2.500 lavoratori (in manovra potrebbe entrare il rifinanziamento degli ammortizzatori sociali per tutte le aree di crisi complessa, compresa quella di Taranto) Un altro tassello della revisione del piano riguarda le bonifiche, con possibile defiscalizzazione degli investimenti, e gli impegni prospettici sull' area a caldo. «Questa è un' occasione per avviare un processo di decarbonizzazione e rilanciare lo sviluppo di Taranto», ha affermato ieri Conte. L' area a caldo potrebbe essere ridimensionata nei prossimi anni, quando progetti pilota per l' utilizzo del gas o dell' idrogeno saranno maturi per trasformarsi in capacità produttiva alternativa al ciclo integrale. La riduzione progressiva dell' uso del carbone da inserire nel nuovo piano industriale sarebbe anche il veicolo per rendere più digeribile ai parlamentari 5 Stelle la proposta di un decreto per ripristinare l' immunità legale. Lo stesso Luigi Di Maio non ha chiuso: «Nel nostro codice penale lo scudo generalizzato esiste già. Se vogliamo scrivere di nuovo la stessa norma, possiamo fare un esercizio di stile». La strada di cui si discute da giorni, del resto, è proprio quella di una norma interpretativa. Ai temi citati esplicitamente da Mittal si aggiunge un altro elemento che la multinazionale avrebbe posto sul tavolo: il coinvolgimento dello Stato attraverso le sue società. Ufficialmente in discussione ci sono investimenti e contributi di Cassa depositi e prestiti e delle sue partecipate sul territorio, con un tavolo congiunto sull' esempio di quanto fatto a Genova. Ma nel Governo tuttora non si esclude l' ipotesi di un ingresso diretto delle partecipate nel capitale di AmInvestco Italia, accanto ad ArcelorMittal, a Intesa (già azionista con il 5,6%) e alle altre banche creditrici. Schema che però starebbe incontrando forti resistenze da parte delle partecipate.



Il Sole 24 Ore

Taranto

Di Ilva e dei punti del possibile accordo con Mittal si è discusso nel consiglio dei ministri serale e nella cena voluta subito dopo da Conte. In Cdm sono intanto approdate le prime proposte per il "Cantiere Taranto". In buona parte si tratta di un' accelerazione dei progetti previsti dal contratto istituzionale di sviluppo del 2015: su poco più di un miliardo sono stati spesi 258 milioni. Tra le priorità ci sono gli interventi per il porto e per il collegamento con l' aeroporto, il Distripark (il Cipe ieri ha indicato l' **Autorità portuale** come soggetto attuatore), il completamento della Bari-Taranto, il Tecnopolo per lo sviluppo sostenibile, la valorizzazione turistica dell' Arsenale, un centro sperimentale per le bonifiche, il rafforzamento dei presidi sanitari, lo sprint a semplificazione e deroghe alle procedure amministrative. In vista di una legge speciale per la città con un super commissario. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

E il «cantiere Taranto» prende forma a Roma

In Cdm le proposte dei ministri per la riconversione

I ROMA. Anche se non all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri, il «cantiere Taranto» sta prendendo forma a Palazzo Chigi, dove i rappresentanti del governo, prima di andare alla cena organizzata dal Presidente del Consiglio di ritorno da Milano, hanno portato le proposte per la riconversione economica della città dei due mari, come richiesto da Giuseppe Conte due settimane fa, quando sembrava completamente interrotto il negoziato con ArcelorMittal sull'ex Ilva. Per permettere a Taranto e ai Comuni di area vasta di avere nuove prospettive di crescita e occupazionali che esulino dall'acciaieria, se non per le bonifiche fuori dallo stabilimento, non si parte da zero, dal momento che il Contratto istituzionale di Sviluppo (Cis) per Taranto, il cui tavolo permanente si riunisce da 4 anni, già prevede molti degli interventi che però vanno accelerati: del miliardo previsto dal Cis, infatti, finora sono stati impegnati circa 700 milioni, ma si attende ancora lo sblocco di fondi da parte del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, che si è riunito prima del Cdm, senza impegni per Taranto, che forse arriveranno a dicembre. Ragione per cui il Ministro dello Sviluppo Stefano Patuanelli, ieri l'altro, ha promesso una legge speciale per Taranto, con tanto di Commissario, che come accaduto a Genova, potrebbe essere il sindaco della città. La proposta del Mise contempla 650 milioni per la rigenerazione urbana di Taranto e dei comuni di area vasta, il completamento delle bonifiche ambientali e la valorizzazione culturale e immobiliare della Città vecchia. Il Comune di Taranto è in attesa da un anno dei 90 milioni previsti dalla delibera Cipe per la riqualificazione della Città Vecchia, con interventi di recupero di vari palazzi e delle pavimentazioni storiche, per la valorizzazione dei siti archeologici, oltre ai 20 milioni per il programma di social housing, e 8,6 milioni in due stralci per la riqualificazione del WaterFront del Mar Piccolo, il cui soggetto attuatore è il Ministero dei Beni Culturali, che non esclude un nuovo polo museale. Sempre previsto dal Cis, c'è il progetto che afferisce a Mise e Miur, per il Tecnopolo, che attraverso una Fondazione dovrà finanziare attività di ricerca e start-up. Sulle infrastrutture retroportuali, per la piattaforma logistica Distripark, situata alle spalle del terminal container (con Agromed, la piattaforma agroalimentare), sono stati finora stanziati e spesi 12 milioni, utilizzati per l'esproprio delle aree, ma per realizzare l'opera sono necessari almeno 100 milioni. Ieri il Cipe, su Taranto ha solo recepito delle informative per accelerare gli investimenti pubblici e la modifica del soggetto attuatore del Distripark, che sarà la sola **Autorità di sistema portuale** del Mar Jonio, mentre prima c'era una società consortile costituita da Comune di Taranto, Provincia, Camera di Commercio e **Autorità portuale**, in liquidazione per la riforma Madia sulle partecipate pubbliche. Il sottosegretario alla Programmazione economica Mario Turco, invece, vuole sbloccare 10 milioni di investimenti per Agromed. Confermate le proposte di Infrastrutture, Difesa e Innovazione per gli interventi di bonifica dell'area **portuale**, e per la Zona franca urbana, per l'edilizia popolare e il raccordo tra il porto, la ferrovia e l'Aeroporto di Bari Palese; il potenziamento delle attività dell'Arsenale Militare e la completa digitalizzazione della città. Mentre il Ministro della Salute Roberto Speranza ribadisce di voler rafforzare i presidi sanitari del territorio, a partire dalla dotazione di personale. L'Assessore allo Sviluppo della Regione Puglia, Mino Borraccino, rilancia l'istituzione della no tax area nella Zes Jonica (oggi Patuanelli riunisce la cabina di Regia delle Zes) con esenzione totale dell'Ires per 10 anni per chi investe nella Zona Economica Speciale. Come nella nota inviata al presidente



La Gazzetta del Mezzogiorno

Taranto

Conte lo scorso 13 novembre, Borraccino ricorda che l' intervento andrebbe preventivamente contrattato con l' Ue per evitare di incorrere negli «aiuti di Stato». Da Snam Spa, intanto, partecipata da CdP Reti, dopo le sollecitazioni del Ministero del Tesoro Roberto Gualtieri all' intervento di Cassa Depositi e Prestiti e altre società nell' ex Ilva, l' ad Marco Alverà non ha escluso che si possano investire 40 milioni di euro a Taranto sull' efficienza energetica, un impianto di biometano per smaltire rifiuti e produrre energia e progetti sul metano da autotrazione. Ma potrebbe esserci l' intervento di altre partecipate come Leonardo e Fincantieri per l' Arsenale.

In Regione si fa il punto su ex Tct e Marcegaglia

Le crisi aziendali del territorio regionale sono state al centro delle audizioni della VI commissione consiliare presieduta da Mimmo Santorsola. Il presidente della task force regionale per l'occupazione, Leo Caroli su sollecitazione dei commissari presenti, ha fatto il punto su alcune delle maggiori vertenze. A partire da due questioni, che extra Ilva, interessano il territorio jonico. Il consigliere Donato Pentassuglia ha chiesto infatti aggiornamenti sui tavoli riguardanti Tct e Marcegaglia. Caroli ha spiegato che la partita ex Tct ora è gestita dall' **Autorità portuale** e che la Regione ha sostenuto un notevole sforzo economico per garantire la cassa integrazione in deroga per 3 mesi ai dipendenti. Ancora aperta invece la questione Marcegaglia, dove l'ambizione di reindustrializzazione del sito produttivo, presuppone un sostanzioso impegno di risorse private: dopo alcune trattative che non hanno avuto esito positivo, nonostante la proroga fino al 31 marzo scorso dell'accordo di incentivazione per l'acquisto la Regione Puglia è intervenuta per garantire un ulteriore anno di ammortizzatori.

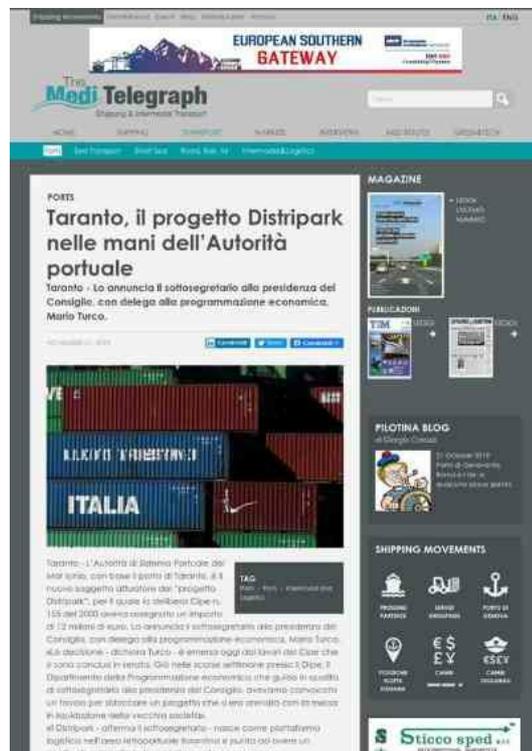
The image shows a newspaper clipping from the 'Taranto' edition of the 'Quotidiano di Puglia'. At the top, the newspaper's masthead is visible. Below it is a photograph of a group of people seated around a table in a meeting room. The main headline reads 'Cambia la geografia in aula Arriva "Italia in Comune"'. Below the headline, there are several columns of text, including a sub-headline: 'I consiglieri Taranto Futuro Privato e Bene... Si aggiungono anche l'ex Pd Erosio Albani e l'assessore comunale Gianni Carofino'. To the right of the text is a small portrait of a man. At the bottom of the clipping, there is a small advertisement for 'MONCAFÉ' with the slogan 'it's a party everyday' and an image of a coffee cup.

The Medi Telegraph

Taranto

Taranto, il progetto Distripark nelle mani dell' Autorità portuale

Taranto - L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio, con base il porto di Taranto, è il nuovo soggetto attuatore del "progetto Distripark", per il quale la delibera Cipe n. 155 del 2000 aveva assegnato un importo di 12 milioni di euro. Lo annuncia il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, con delega alla programmazione economica, Mario Turco . «La decisione - dichiara Turco - è emersa oggi dai lavori del Cipe che si sono conclusi in serata. Già nelle scorse settimane presso il Dipe, il Dipartimento della Programmazione economica che guido in qualità di sottosegretario alla presidenza del Consiglio, avevamo convocato un tavolo per sbloccare un progetto che si era arenato con la messa in liquidazione della vecchia società». «Il Distripark - afferma il sottosegretario - nasce come piattaforma logistica nell' area retroportuale tarantina e punta ad avere un significativo impatto in termini di crescita economica e occupazionale. Voglio ringraziare il presidente del Consiglio e il ministro dello Sviluppo economico, per la concreta disponibilità a voler risolvere la questione legata al rilancio della piattaforma. Ora il progetto è nelle mani dell' **Autorità portuale** di Taranto che dovrà nel breve procedere al completamento dell' opera».



A Gioia arrivano le gru, poi toccherà al patron di Msc

Domenico Latinogioia tauro Ha già varcato il Mediterraneo lasciandosi di gran carriera lo Stretto di Gibilterra alle spalle, la grande barge carrier (portachiatte) "Zhi Xian Zhi Xing", battente la bandiera delle Marshall Islands, che in queste ore sta navigando tra le coste della Spagna e quelle del Nord Africa con il suo carico di tre gru di ultima generazione nuove di zecca, in viaggio dai cantieri cinesi, destinazione porto di Gioia Tauro. La piattaforma dovrebbe approdare in riva al Metauro nei prossimi giorni, tra domenica e lunedì e il primo grande ostacolo sarà quello di metterla bene all'ormeggio: «Non sarà una cosa semplice -ha evidenziato il commissario dell' Authority - Andrea Agostinelli- perché comunque le gru sporgono molto e il problema è l'operatività del canale d'ingresso. Ovviamente, si è già svolta un' apposita riunione in Capitaneria, visto che c'è tutto un procedimento particolare anche di messa a terra e commission. Le operazioni di montaggio inizieranno dalla settimana successiva e dureranno all'incirca un mesetto -ha aggiunto- ad eseguirle ci penseranno dei tecnici specialisti cinesi, almeno per quanto riguarda la messa a filo sui binari: si tratta di millimetri e serve un lavoro di estrema precisione, per il resto ci sarà la manodopera del terminalista». Agostinelli ha confermato la successiva presenza del patron di Msc, Gianluigi Aponte per la cerimonia d'inaugurazione: «la certezza ce l'avremo lunedì -ha precisato- ma quasi sicuramente avremo una giornata con l'armatore qui al porto». Per il momento, però, gli occhi saranno puntati esclusivamente all'orizzonte: l'arrivo delle maestose gru sarà sicuramente un evento spettacolare che in molti non vorranno perdere: diversi sono i fotoamatori che già si sono già organizzati per immortalare l'imponente attracco dalle collinette che si stagliano proprio di fronte al porto. Le "Gantry Crane", le tre nuove super gru di banchina, acquisite dal nuovo concessionario Til-Msc per dotare lo scalo di una serie di infrastrutture all'avanguardia (altre tre sono state ordinate per essere operative nel 2020), sono più alte e performanti rispetto alle più grandi adesso in uso al porto. In parole povere, sono tra le più alte al mondo, dotate di un braccio nettamente più lungo di quelle attuali, pari al massimo sbraccio che si può trovare in Italia per una gru del genere, capaci di estendersi con maggiore profondità verso il centro del canale per servire le mega portacontainer, decisamente più larghe: «Gioia riceve le navi che non entrano negli altri porti -ha rimarcato Agostinelli- perciò avevamo bisogno di gru assolutamente all'altezza e Til-Msc le ha portate». Questi giganti saranno in grado di lavorare 23 file di contenitori su navi capaci di trasportare oltre 20 mila teus. Le gru si aggiungono ai 40 stradiel carrier. Un innovativo equipaggiamento infrastrutturale, sostenuto altresì dai lavori, messi in campo dall' **Autorità portuale**, di livellamento dei fondali del canale **portuale** e di manutenzione ordinaria e straordinaria del suo piazzale. «Si tratta -ha spiegato Agostinelli - di un complesso e armonico programma di sviluppo che servirà a rendere il nostro porto maggiormente competitivo per ritrovare la leadership nel Mediterraneo». Ma il primo investimento è stato sul capitale umano, con il reintegro da parte di Til/Msc dei lavoratori licenziati. Agostinelli felice: «Prosegue il percorso di rilancio complessivo»



intervista Christian Solinas . Per il presidente della Regione non è solo il nodo Zes a frenare lo sviluppo dell' isola

«L' industria resta strategica in Sardegna ma pesano i vincoli»

Davide Madeddu

Industria e insularità, ma anche energia e trasporti. E Zes che, nonostante i passaggi fatti dalla Regione e l' opportunità per le aziende che già operano o per nuove iniziative, ancora non parte. Christian Solinas è il presidente della Regione Sardegna. Nei giorni scorsi è stata definita la "partita" relativa alla vertenza sugli accantonamenti tra Stato e Regione. **Cosa succede ora?** L' accordo firmato con il Governo vale circa 4 miliardi di euro, fondamentali per la crescita della Sardegna. Abbiamo riallineato il contributo al risanamento della finanza pubblica a quello di altre Regioni italiane, con un risparmio di 153 milioni l' anno, e definito il contenzioso per il pregresso 2018 e 2019: con una transazione da 412 milioni. Ma la parte più importante è l' intesa su un grande piano infrastrutturale da un miliardo e 600 milioni di euro da investire su scuole, strade, ospedali e grandi opere strategiche come l' alta velocità. C' è poi la "battaglia" per l' inserimento dell' insularità in Costituzione... Il tema fondamentale è compensare gli svantaggi strutturali permanenti derivanti dalla condizione di insularità, che impediscono al nostro territorio e al tessuto economico produttivo di poter competere alla pari con le altre aree del Paese e d' Europa. Energia, trasporti, infrastrutture sono tutti fattori che incidono in misura maggiorata in ragione della nostra particolare condizione: occorre riconoscere strumenti che sterilizzino questo gap e rendano attrattiva l' Isola per nuovi investimenti. **Trasporti e continuità territoriale. Aerea e marittima. Entro il nuovo anno dovranno essere fatti i bandi. Si arriverà in tempo per la stagione turistica?**

Il nuovo modello di continuità aerea si basa sul calcolo dell' offerta settimanale e stabilisce il numero di posti necessari per garantire il servizio. Abbiamo già inviato la bozza al Ministero col quale stiamo definendo un percorso condiviso per accelerare l' iter istruttorio a Bruxelles. Garantiti i collegamenti con gli hub di Roma e Milano, ipotizziamo una rete di collegamenti sugli aeroporti medi d' Italia ed Europa che ci consenta di intercettare i flussi turistici fin dai Paesi d' origine puntando sulla tariffa unica. Per noi le linee aeree e marittime sono infrastrutture immateriali, come le autostrade sulla terraferma, ed hanno la funzione di rendere effettiva la coesione territoriale. E se le linee sono come le autostrade la tariffa non può che essere la stessa a prescindere dalla provenienza di chi viaggia. **Quanto pesa la burocrazia nei progetti di sviluppo dell' isola?** Minori costi e burocrazia si traducono in più efficienza e sviluppo. Per avere una Regione realmente "moderna" bisogna puntare sulla semplificazione, a cominciare da quella legislativa. Semplificazione e snellimento della macchina burocratica della Regione e degli enti locali sono i veri presupposti per dare un' accelerazione a tutti i progetti di sviluppo, alla spesa efficiente dei fondi e alla ripresa delle iniziative imprenditoriali. C' è il caso del **porto di Cagliari** dove i vincoli diventano un ostacolo. È un paradosso che il **porto** di un' area industriale strategica per tutta la Sardegna venga sottoposto



Il Sole 24 Ore

Cagliari

a vincoli paesaggistici che ne rallentino l'operatività, frenando lo sviluppo. Abbiamo più volte criticato l'atteggiamento dilatorio del Mibac sollecitando soluzioni che consentano il completamento delle infrastrutture connesse al Porto canale e favoriscano finalmente la piena operatività della Zona franca e della Zona economica speciale. La Regione ha chiesto di commissariare le opere pubbliche. **Quanto valgono sul piano economico gli interventi?** Parliamo di opere per tre miliardi di euro che darebbero un forte impulso al rilancio della nostra economia. **Energia. Per il 2025 è fissato lo stop agli impianti a combustibili fossili. La Sardegna è pronta o ci sarà bisogno di una deroga?** Abbiamo tutti l'obiettivo di arrivare a una energia pulita, completamente green e sostenibile, ma chi governa ha anche la responsabilità di essere realista. Se la Germania ha fissato il phase out dal carbone al 2038 ritengo sia corretto dare al mercato e agli investitori un orizzonte al 2030 per la Sardegna. Che voglio ricordare, ospita le ultime e più energivore industrie della filiera di metallurgia non ferrosa del Paese. Continuare ad annunciare l'uscita al 2025 comporta soltanto incertezze e instabilità che rischiano di causare un danno gravissimo: gli imprenditori che devono programmare investimenti in Sardegna potrebbero, con questo scenario, decidere di rinunciare definitivamente alle loro iniziative industriali. **Metanizzazione. Si riuscirà ad avere il metano nell'isola?** Al momento il metano è l'unica transizione possibile verso le rinnovabili che garantisca energia a un costo competitivo. Con il metano ci sarà un risparmio di 300 milioni l'anno e una riduzione del 25% delle emissioni di CO2. A Taranto c'è il caso Ilva, in Sardegna Portovesme e Porto Torres. C'è futuro per l'industria? Non esiste una economia avanzata nel mondo che non abbia un settore industriale competitivo. Semmai occorre dopo decenni, una chiara politica industriale del Paese e delle Regioni. Per parte nostra con "Agenda Industria" abbiamo avviato un nuovo metodo di lavoro, attivando un tavolo permanente con i principali protagonisti del sistema per restituire al settore un ruolo strategico nell'economia sarda e promuovere investimenti nei nostri territori. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'Unione Sarda

Cagliari

Palazzo Chigi. Il Piano

Zes sarda in arrivo: oggi vertice a Roma

Manca poco per l'istituzione della Zona economica speciale della Sardegna. Quella di oggi sarà una giornata decisiva: alle 10 a Palazzo Chigi si riunisce la cabina di regia Zes con tutti i rappresentanti dei ministeri coinvolti, in primis il ministro per il Sud Giuseppe Provenzano, le **Autorità** portuali e le Regione interessate, dove le Zes sono istituite e in via di costituzione. Per la Sardegna ci saranno il capo di Gabinetto di Christian Solinas e Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sardegna. Il piano strategico è pronto dal novembre del 2018, nel frattempo il governo ha chiesto all' Isola qualche integrazione, poi opportunamente inviata. Oggi i sardi chiederanno una data. «E speriamo che si completi l' iter», dichiara l' assessore Giuseppe Fasolino. La stessa call per il nuovo terminalista del Porto Canale sarà diramata subito dopo l' incontro, alla luce dei risultati. Quella sarda sarà una zona "a rete" che includerà i sei porti di Cagliari, Portovesme, Oristano, Porto Torres, Olbia, Tortoli-Arbatax con le rispettive zone retroportuali. In tutto, 2.770 ettari di aree collegate alle zone portuali dove vigerà un **sistema** di semplificazioni amministrative e vantaggi fiscali. Concluso l' iter bisognerà solo attendere il via libera del Consiglio dei ministri. (ro. mu.)



Istituzione 'Zona economica speciale', incontro a Roma per completare iter

Tempi stretti per l' istituzione della Zona economica speciale della Sardegna . Quella di domani sarà una giornata decisiva: alle 10, nella sala Monumentale della presidenza del Consiglio dei ministri , si riunirà la cabina di regia con tutti i rappresentanti dei ministeri coinvolti, in primis il ministro per il Sud e la Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano , le Autorità portuali e le Regione interessate, dove le Zes sono istituite o istituende. Per la Sardegna ci saranno il capo di Gabinetto del governatore Christian Solinas e Massimo Deiana , presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna. Il piano strategico è pronto dal novembre del 2018, nel frattempo il governo ha chiesto all' Isola qualche integrazione, poi opportunamente inviata. Domani i sardi chiederanno una data. "E speriamo che si completi l' iter", dichiara all' Ansa l' assessore della Programmazione, Giuseppe Fasolino . La stessa 'call' per il nuovo terminalista del **Porto** canale di Cagliari sarà diramata subito dopo l' incontro di domani, alla luce dei risultati della cabina di regia. Quella sarda sarà una zona 'a rete' che includerà i sei porti di Cagliari , Portovesme , Oristano , **Porto** Torres , **Olbia** , Tortolì-Arbatax con le rispettive zone retroportuali. Pilastro centrale del progetto è il **porto** di Cagliari, l' unico Ten-It (inserito cioè nei corridoi rilevanti a livello comunitario, requisito necessario per l' istituzione della Zes). Complessivamente, dunque, 2.770 ettari di aree collegate alle zone portuali dove vigerà un sistema di semplificazioni amministrative e vantaggi fiscali (credito di imposta fino a 50 milioni di euro) tali da favorire lo sviluppo di imprese già insediate e da attrarne di nuove. Concluso l' iter bisognerà solo attendere il via libera del Consiglio dei ministri.

The screenshot shows the Sardinia Post website interface. At the top, there's a navigation bar with 'CHI SIAMO', 'PIÙVAT', and 'CINQUELA'. Below that, the main header features the 'sardiniapost' logo and the tagline 'le notizie di oggi per la Sardegna di domani'. The article title 'Istituzione 'Zona economica speciale', incontro a Roma per completare iter' is prominently displayed, along with the date '21 novembre 2019' and the author 'In redazione 06, PIRELLA'. The article content is partially visible, starting with 'Tempi stretti per l'istituzione della Zona economica speciale della Sardegna. Quella di domani sarà una giornata decisiva: alle 10, nella sala Monumentale della presidenza del Consiglio dei ministri, si riunirà la cabina di regia con tutti i rappresentanti dei ministeri coinvolti...'. There are also social media sharing icons and a small image of a meeting room.

TERMINAL CAGLIARI, NO A SPEZZATINO

«È fondamentale far partire la call internazionale, soprattutto per evitare che il terminal venga diviso in più pezzi, divisione utile solo ai progetti di colonizzazione di alcuni armatori travestiti da terminalisti». Lo ha detto a proposito del terminal container del **porto di Cagliari** il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo, facedno riferimento alle ambizioni a insediarsi da parte di compagnie di navigazione come Msc. «Ora più che mai c'è bisogno che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti avvii un'elaborazione puntuale sullo stato della portualità del Paese per mettere a sistema un progetto e le idee di rilancio» ha poi aggiunto il sindacalista. (riproduzione riservata)

MF SHIPPING & LOGISTICA

Frena la logistica conto terzi
Nel periodo 2015-2019 sono state 76 le operazioni di fusione e acquisizione, coinvolgendo sia operatori internazionali (41% dei casi) che nazionali (59%)

MONDOLOGICHE
PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

IN ITALIA LA VALLE MILIARDI MA DOPO ANNI DI CRESCITA ORA RALLENTA

SPERILL

Aumenta la digitalizzazione della tua Supply Chain
su timocom.it

TIMOCOM

La Sicilia

Catania

Le ricerche dell' Università su Rai 1 domani speciale "Linea verde Life"

Riflettori su due progetti curati dal Dicar con interviste a docenti e studenti

Le ricerche dell' Università di Catania approdano su "Linea Verde Life", la nota trasmissione di Rai 1 dedicata alla sostenibilità urbana: dall' eco al bio, dallo smart al green. Nei giorni scorsi i conduttori Marcello Masi e Daniela Ferolla - insieme con l' autrice del programma Isabella Perugini, il regista Fabrizio Settimio e gli operatori della trasmissione - hanno intervistato docenti e studenti su alcune ricerche condotte dall' Ateneo catanese, che saranno presentate nella puntata che andrà in onda domani, sabato 23, su Rai 1 (dalle 12,20 alle 13,20). I conduttori di "Linea Verde Life" hanno approfondito, con la dottoranda Martina Stagnitti, al molo di Levante del porto, la ricerca dal titolo "Adattamento delle opere di difesa costiera ai cambiamenti climatici" condotta dal Dipartimento di Ingegneria civile e architettura dell' Università. Un progetto nato dalla collaborazione tra l' **Autorità di Sistema Portuale** della Sicilia Orientale e il Dicar per studiare interventi di manutenzione straordinaria di strutture esistenti da sfruttare come soluzioni di adattamento ai cambiamenti climatici. Attualmente è in corso una campagna sperimentale su modello fisico nell' ambito dell' attività di ricerca per l' ottimizzazione del progetto di rifiorimento della mantellata del molo foraneo del porto. Con il prof. Rosario Lanzafame, inoltre, le telecamere della Rai si sono soffermate su "Vulcan-Fury", il prototipo di auto ibrida realizzato dal team etneo "Eco Hybrid Katane" che è stato ripreso in azione sulla pista "Santa Venera-Circuito dell' Etna" di Acireale. Il modello di auto a trazione interamente elettrica - realizzato dal team composto da trenta studenti dei dipartimenti di Ingegneria dell' Università - grazie al nuovo **sistema** di alimentazione "Ibrido Serie", trasforma l' energia meccanica di un motore a combustione interna in elettricità immagazzinata in super condensatori, potrebbe cambiare la mobilità urbana. Nel luglio scorso, a Londra, in occasione della "Shell Eco Marathon", il prototipo "Vulcan Fury" è riuscito ad entrare nella top ten delle vetture Urban-Concept di tutto il mondo. Infine, la troupe di "Linea Verde Life" ha ripreso la Test Box di Archicart alla Cittadella universitaria, il primo prototipo abitativo al mondo con struttura portante in cartone ondulato, costruito da 31 studenti di Ingegneria edile-architettura a conclusione di un progetto di alta formazione promosso dal Dicar in partnership con la start up innovativa Archicart. Spazio anche all' Etna, con le attività di monitoraggio che svolge l' Ingv alle pendici del più grande e più alto vulcano d' Europa. E ancora argomenti come la coltivazione in acquaponica, la forestazione urbana e i dromedari allevati alle pendici dell' Etna.



Porto, oggi si sceglie tra le due proposte

Terminal passeggeri, la gestione ai privati

Oggi si saprà a chi verrà affidata la gestione dei terminal passeggeri delle grandi navi nei porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese. Con qualche giorno di ritardo sulla data prevista (sono state chieste integrazioni alla documentazione prodotta e la decisione, fissata per il 18, è slittata) la commissione di esperti voluta dall' **Autorità portuale** valuterà da quale gruppo sarà arrivata l' offerta più vantaggiosa per la gestione dei servizi a terra legati al traffico crocieristico. Sono due le proposte in campo, entrambe di valore. Una è arrivata da una joint venture composta dai «colossi» Msc e Costa, che con questa formula stanno già gestendo i terminal di Genova, Civitavecchia e Napoli; l' altra è stata presentata dal gruppo turco «Global ports holding», che gestisce i terminal crocieristi in alcuni scali italiani come Catania, Venezia e Cagliari ma anche in scali internazionali di rilievo. In gioco un affare milionario in porti che - come ha annunciato proprio Msc nei giorni scorsi, all' arrivo per la prima volta della mega nave Seaview a Palermo - sono diventati sempre più appetibili per la grandi compagnie marittime che sulla Sicilia e sul capoluogo intendono puntare sempre più in futuro. Il gestore prescelto dall' **Autorità portuale** - che ha deciso appunto di affidarsi ai privati, cedendo in concessione le aree destinate al traffico crocieristico in cambio di un canone annuo - dovrà occuparsi di imbarchi e sbarchi ma anche di offrire ristoro ai passeggeri e garantirne la sicurezza.

Scontro al Comune, Catania sotto attacco
Mozione di sfiducia di Ferrandelli, mentre il Comune interviene sul cancello abusivo

L'ENERGIA DELLA TUA CASA È INTELLIGENTE?
e-distribuzione

Terminal passeggeri, la gestione ai privati

Il Fatto Nisseno

Palermo, Termini Imerese

La Seaview della Msc a Palermo per la prima volta: colosso da 153mila tonnellate

Al porto di Palermo ha ormeggiato per la prima volta, la nave da crociera Seaview della Msc. In mattinata si è svolta la cerimonia di primo attracco alla presenza del presidente dell' **autorità di sistema** portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, e del segretario generale ammiraglio Salvatore Gravante. La Seaview (153mila tonnellate) può accogliere circa 5.200 ospiti. Il prossimo 25 novembre toccherà invece alla Msc Grandiosa solcare per la prima volta le acque del porto palermitano.

Il Fatto Nisseno

HOME CROCIERA ATTUALITÀ POLITICA SPORT DAL TERRITORIO TECNOLOGI

NEWS LEGALI

La Seaview della Msc a Palermo per la prima volta: colosso da 153mila tonnellate

21 novembre 2019

Al porto di Palermo ha ormeggiato per la prima volta, la nave da crociera Seaview della Msc. In mattinata si è svolta la cerimonia di primo attracco alla presenza del presidente dell' autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, e del segretario generale ammiraglio Salvatore Gravante. La Seaview (153mila tonnellate) può accogliere circa 5.200 ospiti. Il prossimo 25 novembre toccherà invece alla Msc Grandiosa solcare per la prima volta le acque del porto palermitano.

il Centesimo
GRANDI SCOFFI
3,59

Un tumore su tre scoperto per caso, italiani poco informati. Rapporto...

Lavoro nero nel nisseno, sospesa l'attività di due esercizi: 4 lavoratori...

Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

A Palermo la conferenza per il rilancio del sistema portuale

Le opere realizzate e le prospettive future animeranno il dibattito in programma giovedì 19 dicembre presso Villa Tasca

LUCA TELESE

Può un sistema portuale, oggetto per anni di un disinteresse globale, uscire allo scoperto e candidarsi a trainare la ripresa di un intero territorio? Da questa domanda trae spunto la seconda edizione della conferenza "Noi, il Mediterraneo", che si terrà a **Palermo** giovedì 19 dicembre presso Villa Tasca. Per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, che organizza l'evento, la risposta alla domanda iniziale è ovviamente "sì". Una convinzione che si basa sulla scia di lavori sbloccati, delle nuove opere già realizzate e delle altre avviate, di un importante accordo per il rilancio del mercato delle crociere e di una nuova forma di governance portuale che rendono la Sicilia, assicura l'Authority portuale, "un laboratorio a cielo e mare aperto per una nuova sfida".

Il programma h 8.00 - 09.00 REGISTRAZIONE PARTECIPANTI
Welcome Coffee h 09.30 SALUTI ISTITUZIONALI Leoluca Orlando, Sindaco della Città Metropolitana di **Palermo** Roberto Isidori, direttore marittimo della Sicilia occidentale e Comandante Capitaneria di **Porto di Palermo** Nello Musumeci, presidente della Regione Siciliana

INTERVENTI h 10.00 Porti della Sicilia occidentale: il futuro è oggi
Sblocco dei cantieri e nuove infrastrutture per uno sviluppo scandito da fatti concreti Pasqualino Monti, presidente AdSP del Mare di Sicilia occidentale h. 10.45 Porti e logistica: scatta l'ora del cambiamento Il ruolo strategico della portualità può essere affermato solo, sciogliendo i nodi della burocrazia, di normative incerte, anche fiscali, e di una governance costretta a navigare a vista Ne discutono: Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Pasqualino Monti, presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale con i giornalisti Nicola Porro e Luca Telese h 12.00 Sfida delle crociere: obiettivo centrato Via libera alla nuova gestione dei terminal passeggeri nei porti del network h 12.15 Dal mercato dello shipping, lavoro e benessere per il territorio Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo h 12.45 Traiettorie di sviluppo sulle rotte dei passeggeri Vincenzo Boccia, presidente di Confindustria Giuseppe Bono, ad Fincantieri S.p.A. Gian Enzo Duci, presidente Federagenti Adam Goldstein, president Royal Caribbean Cruises, Ltd. Mario Mattioli, presidente Confitarma Stefano Messina, presidente Assarmatori Michael Thamm, Ceo Costa Crociere SpA Pier Francesco Vago, executive chairman, MSC Cruises S.A. Moderano i giornalisti Nicola Porro e Luca Telese h. 14.00 Fine lavori - Light lunch.



Primo Magazine

Palermo, Termini Imerese

"Noi, il Mediterraneo" 19 dicembre 2019 Palermo

GAM EDITORI

21 novembre 2019 - Può un sistema portuale, oggetto per anni di un disinteresse globale, uscire allo scoperto e candidarsi a trainare la ripresa di un intero territorio? Per Palermo e per gli altri scali marittimi che fanno parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, la risposta è "sì". Questo il tema alla base della conferenza che l' Autorità di Sistema, presieduta da **Pasqualino Monti**, organizza il 19 dicembre a Palermo, sulla scia di lavori sbloccati, nuove opere già realizzate e altre avviate, di un importante accordo per il rilancio del mercato delle crociere e di una nuova forma di governance portuale che rendono la Sicilia un laboratorio a cielo emare aperto per una nuova sfida.



L' Europa vuole tassare le Authority. No di Ancip: «Tutelare la natura pubblica»

L' INSIDIA E' partita dall' Ancip un' iniziativa per portare all' attenzione delle istituzioni europee i problemi legati alle tassazioni delle **Adsp** e la procedura di infrazione europea che rischia di penalizzare gli scali italiani. Sulla richiesta di Bruxelles, che chiede ai porti italiani di pagare le tasse sui canoni di concessione ed è pronta ad aprire una procedura di infrazione, l' Associazione che rappresenta i comuni portuali si è attivata per ribadire che le Autorità portuali hanno una loro specificità, sono diverse rispetto alle cugine europee che svolgono invece attività di impresa e quindi non devono essere tassate. Per questo una delegazione locale composta dal vice presidente Ancip Patrizio Scilipoti, da Giordano Luciani e Gaudenzio Parenti ha preso parte all' incontro organizzato nella sede del Parlamento europeo di Bruxelles dall' europarlamentare Massimiliano Smeriglio con Enzo Marongiu, Gioconda Miele e Ilaria Brazzoduro della Rappresentanza Missione italiana presso le Istituzioni Europee. Durante l' incontro sono stati analizzati tutti gli aspetti della querelle sulla tassazione delle **Adsp**. La riunione è terminata con la consapevolezza di dover costituire al più presto un tavolo istituzionale di confronto col Mit. «Per noi di Ancip spiega la delegazione cittadina - è fondamentale far trovare un compromesso tra le richieste della Commissione europea e l' imprescindibile volontà di conservare la natura pubblicistica delle **Adsp**, quali enti pubblici non economici, per salvaguardare il sistema portuale nazionale fondato sulla Legge 84/94». L' associazione invierà presto una richiesta formale al ministro dei Trasporti Paola De Micheli per sollecitare la convocazione del Tavolo del partenariato nazionale risorsa del mare, chiedendo che agli incontri siano invitati i membri della Rappresentanza italiana presso le Istituzioni europee per trovare soluzioni condivise, utili a evitare la procedura di infrazione e che consenta di mantenere la natura pubblica dei porti, evitando privatizzazioni e speculazioni. Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti, infrazione europea - Ancip: Convocare il Tavolo di partenariato

21 Nov, 2019 L'ANCIP, DOPO INCONTRO AL PARLAMENTO EUROPEO, CHIEDE CONVOCAZIONE DEL TAVOLO DI PARTENARIATO DA PARTE DEL MITBRUXELLES - ANCIP (Associazione Nazionale Imprese Portuali) si fa promotrice di una iniziativa per portare all'attenzione delle Istituzioni europee la questione relativa alle tassazioni delle Autorità di Sistema portuale e la procedura di infrazione europea che rischia di penalizzare gli scali italiani. Si è svolto ieri, presso la sede del Parlamento europeo di Bruxelles, l'incontro (promosso dall'europarlamentare Massimiliano Smeriglio) tra la delegazione di ANCIP composta dal vice presidente Patrizio Scilipoti, Gaudenzio Parenti, Giordano Luciani e la Rappresentanza Missione permanente italiana presso le Istituzioni Europee composta da Enzo Marongiu, coordinatore Settore infrazioni e aiuti di Stato, Gioconda Miele per il trasporto aereo e marittimo e Ilaria Brazzoduro per la Concorrenza e gli Aiuti di Stato. "Durante l'incontro" - rende noto ANCIP in una nota - "sono stati analizzati tutti gli aspetti concernenti la questione relativa la tassazione delle Autorità di Sistema portuale" - La delegazione ha pertanto espresso perplessità "rispetto alla richiamata Decisione, adottata dalla D.G. Concorrenza. L'incontro è terminato con la consapevolezza di dover costituire al più presto un tavolo istituzionale di confronto con il ministero delle Infrastrutture e Trasporti "Per noi di ANCIP" - si continua nella nota - "è fondamentale far trovare un compromesso tra le richieste che giungono dalla Commissione europea e l'imprescindibile volontà di conservare la natura pubblicistica delle AdSP, quali Enti pubblici non economici, al fine precipuo di salvaguardare il Sistema portuale nazionale fondato sulla Legge 84/94. I Porti rappresentano un Asset strategico per il nostro Stato e tutti i soggetti coinvolti, dalle istituzioni alle associazioni di categoria, devono concorrere per garantire la competitività e la sostenibilità dell'intero sistema portuale nazionale'. Pertanto ANCIP fa sapere che rivolgerà una richiesta "formale ed urgente al ministro ai Trasporti Paola De Micheli per sollecitare la convocazione del Tavolo del Partenariato Nazionale Risorsa del Mare" - Organo - "indispensabile per trovare soluzioni condivise, utili ad evitare la procedura di infrazione e che consenta al contempo di mantenere la natura pubblica dei nostri porti, evitando privatizzazioni e speculazioni".

Porti, infrazione europea - Ancip: Convocare il Tavolo di partenariato

21 NOV 2019

PORTI, INFRAZIONE EUROPEA - ANCIP: CONVOCARE IL TAVOLO DI PARTENARIATO

Porti, infrazione europea - Ancip: Convocare il Tavolo di partenariato

21 NOV 2019

LANCERI, DIOPO RACCONTRO AL PARLAMENTO EUROPEO, CHIEDE CONVOCAZIONE DEL TAVOLO DI PARTENARIATO DA PARTE DEL MIT.

BRUXELLES - ANCIP (Associazione Nazionale Imprese Portuali) si fa promotrice di una iniziativa per portare all'attenzione delle Istituzioni europee la questione relativa alle tassazioni delle Autorità di Sistema portuale e la procedura di infrazione europea che rischia di penalizzare gli scali italiani.

Si è svolto ieri, presso la sede del Parlamento europeo di Bruxelles, l'incontro (promosso dall'europarlamentare Massimiliano Smeriglio) tra la delegazione di ANCIP composta dal vice presidente Patrizio Scilipoti, Gaudenzio Parenti, Giordano Luciani e la Rappresentanza Missione permanente italiana presso le Istituzioni Europee composta da Enzo Marongiu, coordinatore Settore infrazioni e aiuti di Stato, Gioconda Miele per il trasporto aereo e marittimo e Ilaria Brazzoduro per la Concorrenza e gli Aiuti di Stato.

"Durante l'incontro" - rende noto ANCIP in una nota - "sono stati analizzati tutti gli aspetti concernenti la questione relativa la tassazione delle Autorità di Sistema portuale" - La delegazione ha pertanto espresso perplessità "rispetto alla richiamata Decisione, adottata dalla D.G. Concorrenza. L'incontro è terminato con la consapevolezza di dover costituire al più presto un tavolo istituzionale di confronto con il ministero delle Infrastrutture e Trasporti".

Toremar
MARCHI MARITTIMA
ALDO SPADONI
Telefono - 0586 248111
Fax 0586 248200
CTN
COMMISSIONE ITALIANA DI NAVIGAZIONE
www.ctn.it
Video
Your browser does not currently recognize any of the video formats.

Confcommercio: Uggè, l' Ue vuol tassare le Autorità portuali. Chiediamo un incontro con De Micheli

(FERPRESS) - Roma, 21 NOV - Tasse sulle Autorità di sistema portuale: ce lo chiede l' Europa, si oppone Confmare, il tavolo di coordinamento delle imprese logistico-portuali aderenti a Confcommercio-Confrtrasporto. Che bocchia la richiesta di Bruxelles perché, oltre a essere paradossale, comprometterebbe la già difficoltosa crescita dei porti italiani. Sulla questione è aperto un contenzioso fra il nostro Paese e l' Unione europea. "Bruxelles vorrebbe che le autorità di sistema portuale pagassero le tasse sui canoni demaniali - spiega il vicepresidente di Confcommercio Paolo Uggè - Una richiesta quantomeno singolare, perché le Autorità, che sono enti pubblici che gestiscono un bene per conto dello Stato, dovrebbero pagare allo Stato le tasse sul suo bene. Forse a Bruxelles non è stato ancora spiegato il funzionamento del nostro sistema portuale". "Il coordinamento di Confmare, nel precedente esecutivo aveva avviato un confronto con il ministero dei Trasporti per evitare che il nostro modello di governance dei porti fosse messo in discussione", aggiunge Uggè. "Ci preoccupa la conferma da parte della Commissione europea di voler avviare un' indagine approfondita sul sistema di tassazione in vigore negli scali italiani - prosegue Uggè - per questo abbiamo chiesto un incontro al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli, che ha già espresso la volontà di avviare un negoziato con l' Unione europea, auspicando una positiva chiusura del contenzioso. L' occasione potrebbe essere l' incontro con il nuovo Commissario europeo, che lo stesso ministro ha annunciato per il 2 dicembre a Bruxelles per discutere (tra le altre) la questione del contingentamento dei Tir al Brennero".



Porti, l' Ue vuole tassare le autorità di sistema. Uggè (Confcommercio): "Chiediamo un incontro con il Ministro De Micheli"

(FERPRESS) - Roma, 21 NOV - Tasse sulle Autorità di sistema portuale: ce lo chiede l' Europa, si oppone Confmare, il tavolo di coordinamento delle imprese logistico-portuali aderenti a Confcommercio-Confrtrasporto. Che bocchia la richiesta di Bruxelles perché, oltre a essere paradossale, comprometterebbe la già difficoltosa crescita dei porti italiani. Sulla questione è aperto un contenzioso fra il nostro Paese e l' Unione europea. "Bruxelles vorrebbe che le autorità di sistema portuale pagassero le tasse sui canoni demaniali. - spiega il vicepresidente di Confcommercio Paolo Uggè - Una richiesta quantomeno singolare, perché le Autorità, che sono enti pubblici che gestiscono un bene per conto dello Stato, dovrebbero pagare allo Stato le tasse sul suo bene. Forse a Bruxelles non è stato ancora spiegato il funzionamento del nostro sistema portuale". "Il coordinamento di Confmare, nel precedente esecutivo aveva avviato un confronto con il ministero dei Trasporti per evitare che il nostro modello di governance dei porti fosse messo in discussione", aggiunge Uggè. "Ci preoccupa la conferma da parte della Commissione europea di voler avviare un' indagine approfondita sul sistema di tassazione in vigore negli scali italiani - prosegue Uggè - per questo abbiamo chiesto un incontro al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli, che ha già espresso la volontà di avviare un negoziato con l' Unione europea, auspicando una positiva chiusura del contenzioso. L' occasione potrebbe essere l' incontro con il nuovo Commissario europeo, che lo stesso ministro ha annunciato per il 2 dicembre a Bruxelles per discutere (tra le altre) la questione del contingentamento dei Tir al Brennero".



Il Nautilus

Focus

Ue: Autorità portuali italiane trasformate in s. p. a.

Bruxelles. Sono anni che la Commissione Europea è convinta che l'Italia operi una concorrenza sleale tramite i c.d. 'aiuti di Stato' in ambito portuale, evitando di imporre imposte e questo non riguarda solo i porti italiani. Iter. Tutto è iniziato lo scorso 8 gennaio, quando la Commissione Ue ufficialmente ha invitato l'Italia e la Spagna ad adottare un regime fiscale per i loro porti; bisognava uniformarsi alla direttiva europea decisa nel 2013. La prima fase riguarda un semplice invito allo Stato membro dell'Ue per allinearsi alle regole sugli aiuti di Stato; la Commissione ne valuta le rimostranze dello Stato e ne studia le misure da adottare per un'altra indagine più approfondita, prima di applicare l'avvio di una procedura d'infrazione. Ora ci troviamo in questa fase: l'Italia ha preso tempo, ma non intende applicare le misure richieste dall'Ue, perché i porti commerciali italiani sono gestiti da un ente pubblico che non fa profitto. Infatti, tra il 1994 e il 2016, i porti italiani sono stati gestiti da 'autorità portuali', per poi passare alla gestione delle 'autorità di sistema portuale' che amministrano più porti. Il presidente dell'AdSP è incaricato dal Ministero dei Trasporti su voto consultivo (e non vincolante) delle Commissioni parlamentari. Le AdSP sono estensioni dello Stato e difficilmente potranno essere convertite in aziende, salvo modifiche legislative complesse. Oggi. Intanto, per la prima volta, le misure proposte a gennaio scorso dalla Commissione Ue sono state esaminate in via ufficiale dal Governo nella Conferenza delle AdSP presieduta dal Ministro De Micheli, stabilendo la strategia per il proseguimento della trattativa e per evitare le procedure d'infrazione. UE. La Commissaria europea alla Concorrenza, Margrethe Vestager, afferma che i porti italiani (quelli spagnoli nel frattempo saranno soggetti a regolamenti fiscali promessi dal nuovo Governo), hanno una doppia attività: il lavoro delle autorità portuali e uno specifico economico. Quello delle AP è prettamente amministrativo, di gestori di demanio pubblico; mentre il lato economico è quello concernente la riscossione dei canoni demaniali, cioè l'affitto delle banchine alle imprese private per cui si percepiscono entrate da tassare. La strategia Ue è la seguente: se un porto non scorpora le attività pubbliche da quelle commerciali, adottando un regime fiscale autonomo, la Commissione non può pianificare in maniera uniforme lo sviluppo del settore, né avere una politica dei trasporti europea efficace, perché ci sarà sempre un Governo che si avvantaggerà su di un altro, creando distorsioni di mercato. Osservazione. I porti che si affacciano sul Mediterraneo sono, geograficamente e strutturalmente, controllati dallo Stato, diversamente da quelli del North range europeo, tranne il Pireo, unico caso di scalo privatizzato e venduto dalla Grecia nel 2016 al gruppo armatoriale controllato dalla Cina. Con questo non si vuole a tutti i costi contrariare lo sviluppo legislativo europeo, ma il rischio di perdere in capacità portuale esiste. Trasformare in società private le AdSP, anche se partecipate pubblicamente, i porti italiani più in difficoltà potrebbero attirare capitali stranieri per ottenere liquidità, indebolendo, di fatto, la strategia economico-marittima di uno Stato come l'Italia disteso nel Mediterraneo. Bruxelles. Nel frattempo, una delegazione dell'ANCIP (Associazione delle Compagnie Imprese Portuali), accompagnata dall'europarlamentare PD Seriglio, martedì e mercoledì scorsi, ha incontrato istituzioni e funzionari delle Commissioni che trattano i temi della portualità. E' stato rimarcato che i porti italiani sono governati da AdSP, quali Enti pubblici non economici a ordinamento speciale; amministrano per conto dello Stato il demanio marittimo e svolgono funzioni di controllo della disciplina e di regolamenti portuali, oltre al governo e della programmazione, sviluppo dei porti di sistema. L'iniziativa ha inteso rafforzare l'azione di confronto del MIT e in particolare del Ministro De Micheli con la Commissione Ue. Forse si arriverà a una trasformazione



Il Nautilus

Focus

guidata delle **AdSP** in aziende speciali, con qualche norma aggiuntiva (comma undici dell' art.6, L.84/94), evitando alle autorità stesse la partecipazione in società che si occupano di logistica e intermodalità. Questo sarà sufficiente per evitare la procedura d' infrazione da parte dell' Ue? Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.

L' ANCIP esorta il MIT a convocare il Tavolo del Partenariato Nazionale Risorsa del Mare

L' associazione sottolinea che è indispensabile per trovare soluzioni condivise utili ad evitare la procedura di infrazione UE per la mancata riscossione di imposte dalle **AdSP**. Alla luce degli esiti degli incontri che una delegazione dell' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ha avuto ieri a Bruxelles con la Rappresentanza Permanente d' Italia presso l' UE con lo scopo di evidenziare la natura pubblicistica delle Autorità di Sistema Portuale italiane e di rimarcare la necessità di salvaguardare questa impostazione di governance della portualità nazionale, l' ANCIP ha nuovamente sollecitato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a convocare il Tavolo del Partenariato Nazionale Risorsa del Mare per affrontare questa importante questione ed evitare una procedura di infrazione europea che rischierebbe di penalizzare gli scali italiani. L' associazione ha reso noto che ieri, presso la sede del Parlamento europeo di Bruxelles, la delegazione dell' ANCIP composta dal vice presidente Patrizio Scilipoti, da Gaudenzio Parenti e da Giordano Luciani, ha incontrato, quali rappresentanti della Rappresentanza Permanente d' Italia presso l' UE, il coordinatore Settore infrazioni e aiuti di Stato, Enzo Marongiu, l' attaché per il Trasporto aereo e marittimo, Gioconda Miele, e l' attaché per la Concorrenza e gli aiuti di Stato, Ilaria Brazzoduro. Durante l' incontro, promosso dall' europarlamentare Massimiliano Smeriglio, sono stati analizzati e compiutamente approfonditi tutti gli aspetti concernenti la querelle sulla tassazione delle **AdSP**, così come prevista dalla decisione dell' 8 gennaio scorso della Commissione Europea, adottata nel procedimento SA.38399 (dell' 8 gennaio 2019). Nel corso della riunione la delegazione dell' ANCIP, anche attraverso la consegna di elaborati e documenti, ha esposto le perplessità dell' associazione rispetto alla decisione adottata dalla Direzione Generale Concorrenza. L' ANCIP ha specificato che l' incontro è terminato con la consapevolezza di dover costituire al più presto un tavolo istituzionale di confronto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. «Per noi di ANCIP - ha spiegato l' associazione in una nota - è fondamentale far trovare un compromesso tra le richieste che giungono dalla Commissione Europea e l' imprescindibile volontà di conservare la natura pubblicistica delle **AdSP**, quali enti pubblici non economici, al fine precipuo di salvaguardare il sistema portuale nazionale fondato sulla legge 84/94. I porti rappresentano un asset strategico per il nostro Stato e tutti i soggetti coinvolti, dalle istituzioni alle associazioni di categoria, devono concorrere per garantire la competitività e la sostenibilità dell' intero sistema portuale nazionale». ANCIP ha annunciato che a tale scopo invierà nelle prossime ore una richiesta formale ed urgente rivolta al ministro ai Trasporti Paola De Micheli per sollecitare la convocazione del Tavolo del Partenariato Nazionale Risorsa del Mare, chiedendo che agli incontri siano formalmente invitati i membri della Rappresentanza Permanente italiana presso le istituzioni europee. «La convocazione di tale organo, infatti - ha sottolineato l' associazione - è indispensabile per trovare soluzioni condivise, utili ad evitare la procedura di infrazione e che consenta al contempo di mantenere la natura pubblica dei nostri porti, evitando privatizzazioni e speculazioni».



Informazioni Marittime

Focus

L' ANCIP difende i porti pubblici italiani

Incontro al Parlamento Ue tra l' europarlamentare Smeriglio (PD), una delegazione dell' associazione delle imprese portuali e una della rappresentanza permanente italiana a Bruxelles. Presto un tavolo col ministero dei Trasporti

Parte anche dall' Associazione Nazionale Imprese Portuali (ANCIP) un' iniziativa per portare all' attenzione delle istituzioni europee i problemi legati alla richiesta della Commissione europea di far pagare le tasse ai porti italiani. Secondo l' associazione le esortazioni dell' Ue (ora diventate un' indagine approfondita), rischiano di paralizzare gli scali commerciali italiani. Mercoledì, al Parlamento europeo di Bruxelles, si è svolto un incontro, promosso dall' europarlamentare Massimiliano Smeriglio (PD), tra la delegazione di ANCIP - composta dal vicepresidente Patrizio Scilipoti, da Gaudenzio Parenti e da Giordano Luciani - e la rappresentanza della missione permanente italiana presso le istituzioni europee, formata da Enzo Marongiu, coordinatore settore Infrastrutture e aiuti di Stato; Gioconda Miele, attaché per il trasporto aereo e marittimo, e Ilaria Brazzoduro, attaché per la concorrenza e gli aiuti di Stato. Si è discusso, quindi, della decisione dell' Ue, avviata l' 8 gennaio scorso. I delegati hanno deciso di invitare il ministero dei Trasporti a un tavolo di confronto, considerando che sarà questo dicastero, in rappresentanza del governo e come ente 'gestore' dei porti, a negoziare con l' Unione europea. «Per noi di ANCIP è fondamentale far trovare un compromesso tra le richieste che giungono dalla Commissione europea e l' imprescindibile volontà di conservare la natura pubblicistica delle Autorità di sistema portuale quali enti pubblici non economici, al fine precipuo di salvaguardare il sistema portuale nazionale fondato sulla Legge 84/94», si legge in una nota dell' associazione. «I porti - continua la nota - rappresentano un asset strategico per il nostro Stato e tutti i soggetti coinvolti, dalle istituzioni alle associazioni di categoria, devono concorrere per garantire la competitività e la sostenibilità dell' intero sistema portuale nazionale». A tale scopo, ANCIP invierà nelle prossime ore «una richiesta formale ed urgente rivolta al ministro ai Trasporti, Paola De Micheli, per sollecitare la convocazione del Tavolo del Partenariato Nazionale Risorsa del Mare, chiedendo altresì che agli incontri in oggetto siano formalmente invitati i membri della rappresentanza permanente italiana», nella persona di Enzo Marongiu. La convocazione di tale organo, conclude la nota, è indispensabile per trovare soluzioni condivise, «utili ad evitare la procedura di infrazione e che consenta al contempo di mantenere la natura pubblica dei nostri porti, evitando privatizzazioni e speculazioni».



Ancip: convocare Tavolo Partenariato Nazionale

Si è svolto ieri, presso la sede del Parlamento europeo di Bruxelles, l'incontro promosso dall'europarlamentare On. Massimiliano Smeriglio tra la delegazione di ANCIP, composta dal Vice Presidente Patrizio Scilipoti, dal Dott. Gaudenzio Parenti e dal Dott. Giordano Luciani, e la Rappresentanza Missione permanente italiana presso le Istituzioni Europee nelle persone del Dott. Enzo Marongiu, coordinatore Settore infrazioni e aiuti di Stato della Rappresentanza, della Dott. ssa Gioconda Miele attaché per il trasporto aereo e marittimo e della Dott. ssa Ilaria Brazzoduro attaché per la Concorrenza e gli Aiuti di Stato. Durante l'incontro, svoltosi in un clima di cordialità e collaborazione, sono stati analizzati e compiutamente approfonditi tutti gli aspetti concernenti la querelle sulla tassazione delle **AdSP**, così come prevista dalla Decisione 8 gennaio 2019 della Commissione europea, adottata nel procedimento SA. 38399. Nello specifico, si legge in una nota di Ancip, i membri della nostra delegazione, anche attraverso la consegna di elaborati e documenti, hanno esposto le perplessità dell'Associazione rispetto alla richiamata Decisione, adottata dalla D. G. Concorrenza. L'incontro è terminato con la consapevolezza di dover costituire al più presto un tavolo istituzionale di confronto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Per noi di ANCIP, prosegue la nota, è fondamentale far trovare un compromesso tra le richieste che giungono dalla Commissione europea e l'imprescindibile volontà di conservare la natura pubblicistica delle **AdSP**, quali Enti pubblici non economici, al fine precipuo di salvaguardare il Sistema portuale nazionale fondato sulla Legge 84/94. I Porti rappresentano un Asset strategico per il nostro Stato e tutti i soggetti coinvolti, dalle istituzioni alle associazioni di categoria, devono concorrere per garantire la competitività e la sostenibilità dell'intero sistema portuale nazionale. A tale scopo ANCIP invierà nelle prossime ore una richiesta formale ed urgente rivolta al Ministro ai Trasporti Paola De Micheli per sollecitare la convocazione del Tavolo del Partenariato Nazionale Risorsa del Mare, chiedendo altresì che agli incontri in oggetto siano formalmente invitati i membri della Rappresentanza permanente italiana presso le Istituzioni Europee e, segnatamente, il Dott. Enzo Marongiu. La convocazione di tale organo, infatti, è indispensabile per trovare soluzioni condivise, utili ad evitare la procedura di infrazione e che consenta al contempo di mantenere la natura pubblica dei nostri porti, evitando privatizzazioni e speculazioni. Infine vogliamo ringraziare l'On. Massimiliano Smeriglio e la delegazione della rappresentanza permanente italiana, per la disponibilità e la sensibilità dimostrate.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Ancip: convocare Tavolo Partenariato Nazionale'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Iniziativa per portare all'attenzione delle istituzioni europee i problemi legati alle tassazioni delle Adsp e la procedura di infrazione europea'. A date indicator shows '17 aprile 2019'. The article text is partially visible, starting with 'Si è svolto ieri, presso la sede del Parlamento europeo di Bruxelles...'. On the right side, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrazione' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, each with a small thumbnail and title.

Confmare contro la richiesta Ue sulle tasse alle AdSp

ROMA Confmare, il tavolo di coordinamento delle imprese logistico-portuali aderenti a Confcommercio-Conftrasporto, si oppone a quanto chiesto dall'Europa che vorrebbe tassare i canoni demaniali delle Autorità di Sistema portuale. Confmare, bocchia la richiesta di Bruxelles perché, oltre a essere paradossale, comprometterebbe la già difficoltosa crescita dei porti italiani. Per il vicepresidente di Confcommercio Paolo Uggè la richiesta è quantomeno singolare, perché le Autorità, che sono enti pubblici che gestiscono un bene per conto dello Stato, dovrebbero pagare allo Stato le tasse sul suo bene. Forse a Bruxelles non è stato ancora spiegato il funzionamento del nostro sistema portuale dice. Il coordinamento di Confmare, nel precedente esecutivo aveva avviato un confronto con il ministero dei Trasporti per evitare che il nostro modello di governance dei porti fosse messo in discussione, aggiunge Uggè. Ci preoccupa la conferma da parte della Commissione europea di voler avviare un'indagine approfondita sul sistema di tassazione in vigore negli scali italiani e per questo abbiamo chiesto un incontro al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli, che ha già espresso la volontà di avviare un negoziato con l'Unione europea, auspicando una positiva chiusura del contenzioso. Tre giorni fa infatti Margrethe Vestager, commissaria responsabile per la Concorrenza aveva espresso le motivazioni alla base della decisione: La nostra normativa in materia di concorrenza consente agli Stati membri di investire nei porti, creando posti di lavoro e tutelando la concorrenza. Allo stesso tempo, se gli operatori portuali generano profitti dalle loro attività economiche, tali profitti dovrebbero essere oggetto della stessa imposizione fiscale che grava sulle altre imprese soggette alla normale normativa fiscale nazionale al fine di evitare distorsioni della concorrenza. L'occasione potrebbe essere l'incontro con il nuovo Commissario europeo, che lo stesso ministro ha annunciato per il 2 Dicembre a Bruxelles per discutere tra le altre, la questione del contingentamento dei Tir al Brennero.

The screenshot shows the top of the website with the logo 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. The main headline is 'Confmare contro la richiesta Ue sulle tasse alle AdSp'. Below the headline is a sub-headline: 'Uggè: "Forse a Bruxelles non è stato ancora spiegato il funzionamento del nostro sistema"'. There is a photo of Paolo Uggè, the vice president of Confcommercio, speaking at a microphone. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrazione' button. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items.

Ancip in difesa dei porti italiani

Nei giorni scorsi l'Associazione nazionale delle compagnie imprese portuali (ANCIP) ha organizzato a Bruxelles un incontro per approfondire gli aspetti concernenti la querelle tra l'Unione Europea e l'Italia sul tema della tassazione dei porti italiani. La Commissione Europea, che ha recentemente reso noto di aver avviato un'indagine approfondita per valutare se le esenzioni fiscali concesse ai porti italiani siano conformi alle norme UE sugli aiuti di Stato, sostiene infatti che la mancata assoggettazione delle attività economiche svolte dalle AdSP all'imposta sul reddito delle società comporti un ingiusto vantaggio selettivo. Per il Governo italiano, invece, il problema non sussiste perché le port authority non eserciterebbero attività commerciali, ma svolgerebbero unicamente funzioni ufficiali di regolamentazione e controllo sulle attività svolte da imprese private che operano nei porti. Da qui l'intenzione dell'Ancip di aprire un confronto direttamente al Parlamento Europeo per esaminare più da vicino la questione. L'incontro, organizzato dall'europarlamentare Massimiliano Smeriglio, ha visto tra gli altri la partecipazione del vice presidente di Ancip, Patrizio Scilipoti e di tre importanti diplomatici della Rappresentanza Missione permanente italiana presso le Istituzioni Europee (il coordinatore Settore infrazioni e aiuti di Stato, Enzo Marongiu; l'attaché per il trasporto aereo e marittimo, Ilaria Brazzoduro e la responsabile per la Concorrenza e gli Aiuti di Stato, Gioconda Miele). «Per noi di ANCIP si legge nella nota stampa diramata dall'Associazione è fondamentale trovare un compromesso tra le richieste che giungono dalla Commissione europea e l'imprescindibile volontà di conservare la natura pubblicistica delle AdSP, al fine precipuo di salvaguardare il Sistema portuale nazionale fondato sulla Legge 84/94». A tale scopo ANCIP ha chiarito che invierà nelle prossime ore una richiesta formale ed urgente rivolta al Ministro ai Trasporti Paola De Micheli per sollecitare la convocazione del Tavolo del Partenariato Nazionale Risorsa del Mare.

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo 

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settemerale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE

FOCUS

Cerca

FOCUS

Ambiente Adspius
 Autorità
 Portuali
 Portuali
 Cantieristica Navale
 Concessioni
 Crociere Carta del ferro
 Dorsale Europa Diaz
 Commerciali ESPO Europa
 Gigantismo navale
 GNL
 Infrastrutture
 Innovazione
 tecnologica
 Internat ad
 Lavoro portuale
 Logistica Portuale
 Porto di Livorno
 Riforma portuale
 Shipping
 Terminali
 Traffici
 marittimi
 della Seta

21 Novembre 2019 — News
Tasse e porti
Ancip in difesa dei porti italiani
 di Redazione Port News

Nel giorno scorso l'Associazione nazionale delle compagnie imprese portuali (ANCIP) ha organizzato a Bruxelles un incontro per approfondire gli aspetti concernenti la querelle tra l'Unione Europea e l'Italia sul tema della tassazione dei porti italiani.

La Commissione Europea, che ha recentemente reso noto di aver avviato un'indagine approfondita per valutare se le esenzioni fiscali concesse ai porti italiani siano conformi alle norme UE sugli aiuti di Stato, sostiene infatti che la mancata assoggettazione delle attività economiche svolte dalle AdSP all'imposta sul reddito delle società comporti un ingiusto vantaggio selettivo.

dell'europarlamentare Massimiliano Smeriglio, ha visto tra gli altri la partecipazione del vice presidente di Ancip, Patrizio Scilipoti e di tre importanti diplomatici della Rappresentanza Missione permanente italiana presso le Istituzioni Europee (il coordinatore Settore infrazioni e aiuti di Stato, Enzo Marongiu; l'attaché per il trasporto aereo e marittimo, Ilaria Brazzoduro e la responsabile per la Concorrenza e gli Aiuti di Stato, Gioconda Miele).

«Per noi di ANCIP si legge nella nota stampa diramata dall'Associazione è fondamentale trovare un compromesso tra le richieste che giungono dalla

The Medi Telegraph

Focus

Tasse portuali, Confraspporto: "L' Italia avvii un dialogo con Bruxelles"

Milano - Confraspporto chiede al ministro dei Trasporti Paola De Micheli di «avviare un negoziato con l' Unione europea, auspicando una positiva chiusura del contenzioso sui porti italiani». Lo afferma il vicepresidente Paolo Uggè secondo il quale l' Ue «vorrebbe che le autorità di sistema portuale pagassero le tasse sui canoni demaniali». Una richiesta a suo dire «quantomeno singolare, perché le Autorità, che sono enti pubblici che gestiscono un bene per conto dello Stato, dovrebbero pagare allo Stato le tasse sul suo bene». «Forse - aggiunge - a Bruxelles non è stato ancora spiegato il funzionamento del nostro sistema portuale». Per questo Confraspporto (Confraspporto) ha avviato un confronto con il ministero dei Trasporti per evitare che «il nostro modello di governance dei porti - ha spiegato Uggè - fosse messo in discussione». «Ci preoccupa - ha aggiunto - la conferma da parte della Commissione europea di voler avviare un' indagine approfondita sul sistema di tassazione in vigore negli scali italiani». Il confronto con Bruxelles potrebbe avvenire secondo Uggè, il prossimo 2 dicembre, quando il ministro De Micheli sarà nella Capitale belga per discutere di contingentamento dei Tir al Brennero.

