

# Estratto Rassegna Stampa Assoporti venerdì, 14 febbraio 2020

Assoporti Associazione Porti Italiani Ufficio Comunicazione

data

venerdì, 14 febbraio 2020

ITALIAN PORTS ASSOCIATION



# assegna stampa



14/02/2020

studia il suo futuro

Il Piccolo Pagina 1

Trieste resta primo porto d' Italia Nel '19 container record: +9% E D' Agostino

### **INDICE**



28

### **Prime Pagine**

14/02/2020 II Fatto Quotidiano Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>II Foglio</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>II Giornale</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>II Giorno</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>II Manifesto</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>II Mattino</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>II Messaggero</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 II Resto del Carlino Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>II Secolo XIX</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>II Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>II Tempo</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>La Nazione</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>La Repubblica</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>La Stampa</b> Prima pagina del 14/02/2020	
14/02/2020 <b>MF</b> Prima pagina del 14/02/2020	
rimo Piano	
13/02/2020 <b>shipmag.it</b> Assoporti: 'Aiuti di Stato, ecco perché l'Ue sbaglia'	

14/02/2020 <b>Corriere del Veneto</b> Pagina 10 <i>Alberto Zorzi</i> Decine di barche in corteo per gli scavi Via libera al nuovo protocollo fanghi	58
14/02/2020 <b>Corriere del Veneto</b> Pagina 10 Scontro con gli ambientalisti «Basta con le fake news» «Navi fuori dalla laguna»	60
14/02/2020 II Gazzettino Pagina 29 Porto, mobilitazione e vittoria	61
14/02/2020 II Gazzettino Pagina 30 MICHELE FULLIN Porto, altra spallata E stavolta è decisiva	62
14/02/2020 II Gazzettino Pagina 30 MARTA GASPARON Le voci della protesta: «Vogliamo poter lavorare sereni»	64
14/02/2020 II Giornale Di Vicenza Pagina 10 ALBERTO MINAZZI Scatta la protesta del porto: «Ridateci i canali»	65
14/02/2020 II Piccolo Pagina 2 Il governo sblocca i dragaggi per Venezia nel giorno della grande protesta in laguna	66
14/02/2020 II Secolo XIX Pagina 12 «Così il nostro porto muore» Venezia sfila contro i "no"	68
14/02/2020 La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2 Via libera al nuovo protocollo fanghi Imprese e lavoratori: «Il porto viva»	69
14/02/2020 La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2 «Non si deve dipendere soltanto dal turismo»	71
14/02/2020 La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2 Le nuove linee guida per gli escavi ribaltano le procedure esistenti dal 1993	72
14/02/2020 La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3 «Senza le navi Venezia muore» Il grido di dolore dei portuali	73
14/02/2020 La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3 L'Autorità avvia lavori di pulizia urgenti in un tratto del canale Malamocco	75
14/02/2020 La Verità Pagina 6 Protesta in barca per salvare il porto di Venezia	76
13/02/2020 Ansa Venezia: corteo 80 navi per il Porto	77
13/02/2020 <b>Corriere Marittimo</b> Venezia, la città senza il porto muore - La manifestazione sui canali e il convegno (FOTO)	78
13/02/2020 Corriere Marittimo Venezia sfida la burocrazia - "Il porto è vita, non sia schiacciato dalle procedure"	79
13/02/2020 FerPress "Un manifesto per Venezia": Uggè (Conftrasporto), appoggiamo iniziativa in programma oggi al terminal VTP rande città-port	81
13/02/2020 FerPress E se rovesciamo Venezia?: dal territorio un approccio rivoluzionario per riaffermare che il porto è la vita della città	82
13/02/2020 FerPress E se rovesciamo Venezia? Confetra Nord Est, dal territorio un approccio rivoluzionario per riaffermare che il Porto è la vita della città	83
13/02/2020 Informare Gli operatori marittimo-portuali di Venezia sollecitano il governo a rendere possibile lo sviluppo del porto lagunare	85
13/02/2020 <b>Messaggero Marittimo</b> Il futuro di Venezia e Chioggia passa dal porto	87
13/02/2020 <b>Primo Magazine</b> GAM EDITORI Fedespedi aderisce a "E se rovesciamo Venezia?"	89
13/02/2020 <b>shipmag.it</b> Protesta a Venezia: 'Difendiamo il nostro porto'	90
13/02/2020 <b>shippingitaly.it</b> 'Puniremo la politica se non farà scelte sul porto di Venezia'	91
13/02/2020 <b>shippingitaly.it</b> Da Roma una prima risposta per Venezia: via al protocollo fanghi	92

13/02/2020 <b>Venezia Today</b> A Venezia la manifestazione dei lavoratori del porto per chiedere di scavare i canali	(
14/02/2020 La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18 Mose, prova delle paratoie a Malamocco Operazioni a rischio: mancano i soldi	ç
14/02/2020 La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18 I costi del Consorzio tagliate le consulenze	Ś
14/02/2020 La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 33 Offshore, sì dei portuali «Il VGate è un toccasana per Chioggia e Venezia»	(
14/02/2020 II Gazzettino Pagina 44 ROBERTO PERINI Gli operatori del porto: «Non dite no al Vgate»	· (
avona, Vado	
14/02/2020 <b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 43 Apm, il vertice sulla viabilità "snobba" Savona e Quiliano	
13/02/2020 Savona News Margonara, Melis (M5S): "Si provveda quanto prima alla bonifica e alla messa insicurezza dell' area per restituire ai cittadini una spiaggia molto amata"	,
13/02/2020 Savona News Oltre mille ragazzi all' edizione 2020 del progetto di Unione Industriali "Fabbriche Aperte"	10
13/02/2020 <b>shippingitaly.it</b> Il gran capo di Ap Moller Maersk in banchina al Vado Gateway	1
13/02/2020 shippingitaly.it Nuovo feeder di Maersk per Vado Ligure e altri porti del Tirreno	1
14/02/2020 II Secolo XIX Pagina 12 La "Scarlet Lady" salpa da Genova Virgin lancia le crociere per adulti	1
14/02/2020 II Secolo XIX Pagina 20 Il silos Hennebique in concessione per novant' anni	1
14/02/2020 La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7 Nave delle armi ok all' inchiesta dal ministero	1
14/02/2020 II Manifesto Pagina 9 Genova si mobilita Un' altra nave saudita in arrivo martedì	1
14/02/2020 II Manifesto Pagina 9 Weapon Watch, dall' Italia la rete globale che svela i traffici militari	1
13/02/2020 Ansa Resta a Genova inchiesta traffico armi	1
40/00/0000	1
13/02/2020 <b>Genova24</b> Nave delle armi, la Cgil sceglie la protesta in Prefettura: "Sia la politica a vietare i traffici"	
Nave delle armi, la Cgil sceglie la protesta in Prefettura: "Sia la politica a vietare i	1
Nave delle armi, la Cgil sceglie la protesta in Prefettura: "Sia la politica a vietare i traffici"  13/02/2020 PrimoCanale.it	1
Nave delle armi, la Cgil sceglie la protesta in Prefettura: "Sia la politica a vietare i traffici"  13/02/2020 PrimoCanale.it Nave Bana, sospetto traffico d' armi: l' inchiesta resta a Genova  14/02/2020 La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7	1
Nave delle armi, la Cgil sceglie la protesta in Prefettura: "Sia la politica a vietare i traffici"  13/02/2020 PrimoCanale.it Nave Bana, sospetto traffico d' armi: l' inchiesta resta a Genova  14/02/2020 La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7 Dogane, nuova sede fra Bettolo e Sech  13/02/2020 Informazioni Marittime	-

13/02/2020 Su Psa-Se	Portnews Marco Casale ech prevalga il buon senso	<sup>;</sup> 119
13/02/2020 Fusione P	PrimoCanale.it sa-Sech, Cosulich: "Da cliente sono totalmente contrario"	121
	PrimoCanale.it ELISABETTA BIANCALAN isa-Sech, Spinelli: La legge non si pu aggirare, la prenderebbero in o lo Stato e 3000 lavoratori	122
13/02/2020 Fusione P breve"	PrimoCanale.it sa-Sech, Signorini potrebbe decidere da solo: "Comitato portuale a	<sup>-</sup> 123
	II Nautilus di Stazioni Marittime e le ricadute economiche per la città di Genova ione del Report di Risposte Turismo	124
13/02/2020 L'attività d	Primo Magazine GAM EDITOR i Stazioni Marittime e le ricadute per Genova	<sup>/</sup> 126
13/02/2020 Torna a G	Corriere Marittimo enova il Blue Economy Summit, 30 marzo - 6 aprile	127
13/02/2020 Autoparco ci vuole ur	Genova24  a Cornigliano, Rixi in pressing: "Trovare un piazzale per 600 tir? Non n genio"	128
13/02/2020 Monzani a	shipmag.it apre al nuovo terminal di Costa Crociere a Genova	130
Livorno		
14/02/2020 Sul silos ir	Il Tirreno Pagina 14 n porto l' immagine di Dedo	131
14/02/2020 Nuove bitt	Il Tirreno Pagina 20 le sulle banchine 600mila euro di lavori	132
13/02/2020 Nuove bitt	Messaggero Marittimo Redazione de nel porto di Livorno	; 133 _
14/02/2020 Smog e si	Il Tirreno Pagina 20 curezza in porto Stamani il convegno	134
14/02/2020 Sicurezza	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 51 in porto Oggi il convegno	135
13/02/2020 Rossi a Li	Expartibus vorno per il progetto speciale sicurezza nell' area portuale	136
13/02/2020 Rossi a Li	Regione Toscana vorno per il progetto speciale sicurezza nell' area portuale	137 -
Piombin	o, Isola d' Elba	
14/02/2020 Installata I	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 19 a quinta bitta	138
13/02/2020 Liberty Ma	Portnews agona, il futuro è a Piombino	139 -
Ancona	e porti dell'Adriatico centrale	
14/02/2020 Porto, con	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42 corso per due figure di vertice	140
14/02/2020 «Porti, sol	II Resto del Carlino (ed. Pesaro) Pagina 50 o l' Autorità di Ancona può risolvere i nodi della gestione»	- 141

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

	142
	143
Massimo Belli	144
	145
	146
	147
	148
	149
nto a partire per la	150
del porto	151
	152
	153
	154
San Giovan	ni
	156
	Massimo Belli  nto a partire per la e del porto

14/02/2020 II Quotidiano della Calabria Pagina 8 Coronavirus, quarantena al porto	157
14/02/2020 <b>II Quotidiano della Calabria</b> Pagina 6 Conte torna in Calabria per parlare di infrastrutture	 158 
Olbia Golfo Aranci	
14/02/2020 <b>La Nuova Sardegna (ed. Gallura)</b> Pagina 21 Coronavirus, anche i porti pronti per l' emergenza	159 _
Messina, Milazzo, Tremestieri	
14/02/2020 Giornale di Sicilia Pagina 11 Messina, approdano 158 migranti: bimba ricoverata	160 
14/02/2020 La Sicilia Pagina 3 Messina porto della speranza per 158 migranti	161 _
13/02/2020 <b>MeridioNews</b> Trasporti marittimi, entro aprile il bando quinquennale. Assessore: «Ci sarà anche la nuova linea Cefalù-Lipari»	162 _
Augusta	
14/02/2020 Quotidiano di Sicilia Pagina 15 Collegare il porto di Augusta con la rete ferroviaria	163 _
Palermo, Termini Imerese	
14/02/2020 Gazzetta del Sud Pagina 21 Bando da 300 milioni e una linea Cefalù-Lipari	164
13/02/2020 Blog Sicilia Trasporti marittimi, pronta la bozza del piano quinquennale da trecento milioni	165
13/02/2020 <b>Economia Sicilia</b> Trasporti marittimi: Falcone "Entro 2 mesi bando da oltre 300 mln"	166
13/02/2020 <b>Palermo Today</b> Traghetti, dalla Regione 300 milioni per collegare le isole minori: spunta la tratta Cefalù-Eolie	167
13/02/2020 Stretto Web Trasporti marittimi in Sicilia, a Palermo si lavora sulla nuova rete dei collegamenti: in arrivo un bando quinquennale da oltre 300 milioni	168
14/02/2020 La Sicilia Pagina 10 «Porti, battere i concorrenti si può»	169
13/02/2020 Sea Reporter Palermo: sono partiti i lavori del "MedCom Forum Trasporti 2020	171
14/02/2020 La Repubblica (ed. Palermo) Pagina 2 La foto II porto di Sant' Erasmo torna a essere cantiere	 174 
Focus	
13/02/2020 <b>seatrade-maritime.com</b> China's state shipyards resume work, private-owned remain suspended	175

13/02/2020 Informare L' ANCIP spiega alla Commissione Europea perché le port authority italiane no devono essere assoggettate all' imposta sul reddito delle società	176 on
13/02/2020 Messaggero Marittimo Massimo Ancip sulla tassazione dei porti in Italia	Belli 177
13/02/2020 <b>shipmag.it</b> Ancip scrive a Bruxelles: 'Porti, no alla tassazione'	178
13/02/2020 <b>shipmag.it</b> Il sindacato avverte Bruxelles: 'Le Authority sono organo di vigilanza'	179
13/02/2020 <b>shippingitaly.it</b> Norme europee antitrust, consorzi tra vettori marittimi e connettività portuale	180

# Corriere della sera

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821 Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 68828



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





Nel weekend Sordi, l'italiano medio in cui (non) ci ritroviamo di **Paolo Conti** e **Francesco Piccolo** nel settimanale **la Lettura** 



Sanità Il Grande Buzzi: l'ospedale dei bimbi senza i raggi X di Sara Bettoni a pagina 21



Il virus «Basta discriminazioni»

Aria di crisi nella maggioranza dopo che Italia viva ha deciso di disertare il Consiglio dei ministri sulla giustizia

lta tensione tra Renzi e Conte

### La Cina critica l'Italia Poi Mattarella e Xi

# rilanciano l'amicizia



Sergio Mattarella (78 anni) con la pianista Ju Jin (44)

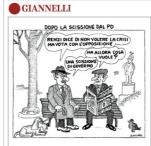
Hanno lasciato lo Spallanzani i 20 turisti ri-Hanno lasciato lo Spalianzani i 20 turisti ri-coverati precauzionalmente il 30 gennaio. E l'ambasciata cinese si appella agli Italiani: ba-sta insulti. Mentre Mattarella rilancia l'amici-zia con Pechino. Messaggio del presidente ci-nese Xi Jinping: «Vinceremo la battaglia».

# Duro scambio di accuse. Il premier: «Non accetto ricatti». E chiama il Quirinale

### IL COMMENTO La strategia (pericolosa) degli ultimatum

di Massimo Franco

entir dire al premier che un alleato di governo si sta comportando come la maggiore forza di opposizione, in tempi normali aprirebbe una crisi. È improbabile, tuttavia, che avvenga. Il fatto che ieri Iv abbia minacciato che ieri Iv abbia minacciato di disertare il cdm per protesta contro la legge sulla prescrizione, è un altro colpo alla stabilità della maggioranza. continua a pagina 2



overno in fibrillazione. L'ira di Conte su Iv: «Opposizione maleducata». E Renzi: se vuoi la rottura, ti aiuto. da pagina 2 a pagina 9

### INTERVISTA CON L'ESPONENTE DEL CARROCCIO Giorgetti: la Lega è affidabile Mai via dall'euro e dall'Europa



N oi non vogliamo uscire dall'euro. Ma ora non siamo più i soli a dire che molto deve cambiare». Giancarlo Giorgetti è stato nominato da Salvini responsabile degli Esteri per la Lega. E sui migranti? «Se ora l'Europa comincia ad accettare l'idea che l'Europa comincia da accettare l'udea cne l'Italia non può essere lasciata da sola, è grazie a Salvini; se il ministro Lamorgese può andare a trattare in Europa è perché Salvini ha fatto il matto; se la lezione è stata capita, si può e si deve collaborare». Draghi? «Se l'ex presidente della Bce si ritira è una perdita per l'Italia».

LE INDAGINI

### IL VACCINO DEL BUONSENSO

o, non è una formale nota diplomatica. Ma, proprio per questo, ha un impatto ancora maggiore l'appello rivolto «agli amici italiani» da un consigliere dell'ambasciata cinese, ieri sul campo: davanti all'ospedale Spallanzani di Roma, palcoscenico nazionale nel dramma mondiale del coronavirus. Basta discriminazioni, «aggressioni, insulti e minacce ai cinesi in Italia non sono tollerabili», è stato il ladia non sono tollerabilis», è stato il messaggio che Aishan Zhang, con una indectirabile increspatura delle labbra da non scambiare per un sorriso, ha consegnato ai microfoni dei telegiomali, alle postazioni delle telecamere ormai fisse sul piazzale e, dunque, a noi tutti. È un richiamo forte al nostro buonsenso e alla nostra civiltà che sarebbe assai shagliato ignorare, anche perché il Paese mostra da giorni una notevole difficoltà non tanto nella lotta al virus polmonare (proprio lo Spallanzani è all'avanguardia nello studio di cure e vaccini ed è salito alla ribalta per Il lavoro di tre brave ricercatrici) quanto nella battaglia contro quel germe dell'imbecillità che sempre può sfociare in epidemie di razzismo e accessi di xenofobia.

# **Ambiente**

Sanvalentina

### Macron sul ghiacciaio: il clima sfida del secolo

di **Paolo Virtuan**i

I presidente francese Emmanuel Macron sulla balconata (artificiale) che sovrasta il Mer de Glace, il ghiacciaio che scende dal versante nord del Monte Blanco, dice: «Questa è la battaglia del secolo» perché da «qui si possono toccare con mano i cambiamenti climatici».

### nello scambio»

Un difetto di fabbricazione del pezzo che aziona lo scambio. Anche questo elemento entra nell'inchiesta sul deragliamento a Lodi del Frecciarossa. Nuovi indagati. a pagina 16

Treno deragliato

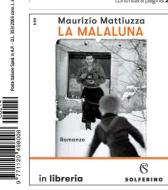
«C'era un difetto

### LA STORIA

Michel, ragazzo dal cuore nuovo: vivrò per gli altri

M ichel ha quasi 19 anni, ma è come se fosse appena venuto al mondo. Viveva con un cuore artificiale. Michel pesava 37 chili. Poi il trapianto.

a pagina 23



### II. CAFFÈ

i ha colpito la naturalezza con cui la giovane politica del momento, Elly Schlein, ha risposto in tv alle domande di Daria Bignardi sul suo curri-culum sentimentale. Nel corso della vita ho avuto relazioni con molti uomini e ho avuto relazioni con molti uomini e donne, e in questo momento sto bene con una ragazza, ha detto Schlein. Ma, al di là delle parole, conta il tono con cui le ha pronunciate. Senza imbarazzo, ma anche senza enfasi, persino con un pizzi-co di ironia. Non stava sventolando una bandiera, né ergendosi a vittima di una discriminazione. Esprimeva semplice-mente le predilezioni del suo cuore, col-locandole in una dimensione di serena normalità.

Mi sembrava giusto segnalarlo il 14 febbraio, terzo compleanno del Caffè,



ma soprattutto giorno consacrato convenzionalmente all'amore. Sta iniziando a passare l'idea che si possa parlare di sentimenti un tempo considerati tabi come di qualsiasi altra manifestazione della propria personalità. Io amo mia moglie, tifo Toro e non mi piace il formaggio. Elly Schlein ama la fidanzata e tifa - credo - Bologna (ignoro la sua posizione riguardo al formaggio). In scioltezza, e con tanti saluti agli opposit conformismi del politicamente corretto e scorretto. Lasciatemi pensare che le presunte minoranze possono finalmente permettersi il lusso di abbassare lo scudo dellorgogilo perché almeno una parte della pregunta maggioranza ha cominciato a spuntare la lancia del pregiutizio. ma soprattutto giorno consacrato con-





### II Fatto Quotidiano



Intervista al "Fatto" dello scrittore egiziano al-Aswani: "Con il Cairo, l'Italia e le altre democrazie difendono più gli interessi economici che i cittadini"





**Venerdi 14 febbraio 2020** – Anno 12 – n° 44 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 – 00184 Roma tel. +39 06 32818.1 – fax +39 06 32818.230





GIUSTIZIA II cdm in serata approva il lodo sulla prescrizione

### Conte scopre il bluff di Renzi: se esce entrano i Responsabili

 Il presidente del Consi-glio risponde al leader Iv:
 "Non accetto ricatti. Fa opposizione maleducata". Poi telefona a Mattarella e informa Zingaretti e 5S. Intanto i renziani votano ancora con Forza Italia e Lega

O RODANO, DE CAROLIS E ZANCA

LE SARDINE SUL SUD HANNO PROPOSTO UN'IDEA GENIALE O DOMENICO DE MASI A PAG. 13

RAGAZZI, NUOTIAMO INSIEME CONTRO LE VARIE OLIGARCHIE

BONAGA, MORGANTINI, OVADIA, PIF, RUOTOLO E URBINATI A PAG. 13



### LA UE E GENTILONI Altro che "flop": il Reddito spinge i consumi e il Pil



O CANNAVÒ A PAG. 8

### Salvaladri2, la vendetta

» MARCO TRAVAGLIO

a scarcerazione alla spic-ciolata dei detenuti per corruzione, concussione e peculato (prima pochi, ora ze-ro), grazie all'incredibile sentenza della Consulta sulla Spaztenza della Consulta sulla Spaz-zacorrotti, riporta indietro le lancettedell'orologioal 14 luglio 1994. Lanotte precedente, men-tre glittaliani sono distratti dalla semifinale mondiale Italia-Bul-garia (2-1, doppietta di Baggio), liprimo governo B. varail decre-to Biondi, che vieta la custodia cautalena per i reari di Tanggen. to Biondi, che vieta la custodia cauteliare per i reati di Tangentopoli e la mantiene per quelli di 
strada. È la prima di una lunga 
serie di leggi ad personam, fatta 
per salvare dalla galera i mana 
ger Fininvest che corrompevano la Guardia di Finanza e naturalmente i finanzieri corrotti no la Guardia di Finanzia e na-turalmente i finanzieri corrotti, ma anche permantenere con al-tre norme le promesse fatte a Cosa Nostra nella Trattativa. E quel mattino le Procure d'Italia sono impegnate a scarcerare centinaia di ladroni di Stato in-dagati nelle yazie Tangentonoli dagati nelle varie Tangentopoli e a revocare i nuovi mandati di cattura. Il procuratore di Milano Francesco Saverio Borrelli approfittadi una ricorrenza sto-rica per una delle sue battute ta-glienti: "È singolare che, nell'an-niversario della presa della Bastiglia, si aprano questi squarci nei muri di San Vittore e Opera. Il net mur at san vittore e opera. It governo, invece di disporre misu-re idone a impedire il perpetuar-si del sistema di corruzione, mo-stra la preoccupazione opposta. Evidentemente considera la ma-gistratura troppo efficiente...". Nel giro di sette giorni vengo-possargerari a porma di deretto.

no scarcerati a norma di decreto 2.764 detenuti, liberi di tornare 2.764 detenuti, liberi di tornare a inquinare prove, minacciare testi, commettere nuovi reati o fuggire. In serata Antonio Di Pietro, attorniato dagli altri pm di Mani Pulite, legge un comunicato: "Il decreto non consente più di affrontare efficacemente i delitti su cui abbiamo finora investigato. Infatti persone racessivato. Infatti persone racessivato. Infatti persone racessivato. Infatti persone racessivato. vestigato. Infatti persone rag-giunte da schiaccianti prove su gravi fatti di corruzione non po-tranno più essere associate al carcere neppure per evitare che continuino a delinquere e a tracontinuino a delinquere e a tra-mare per impedire la scoperta dei precedenti misfatti, talora persi-no comprando gli uomini a cui a-vevamo affidato indagini neiloro confronti. Pertanto chiederemo alpiu presto l'assegnazione adal-tro e diverso incarico, nel cui e-spetamento non sia stridenti contrasto tra ciò che la coscienza consecuta i i do del la coscienza contrasto tra ciò che la coscienza avvertecciò che la legge impone". Subito, a Milano e in altre città, migliaia di cittadini scendono in piazza per manifestare in difesa del Pool e contro il decreto, convocati da Società civile, cui si uniscono Pds, Rete, Rifondazione e Verdi. Ma in piazza ci sono anche molti leghisti e missini. L'indomani la Voce di Indro Montanelli chiama a raccolta il L'indomani la Voce di Indro Montanelli chiama a raccolta il "popolo dei fax" per poi pubbli-care migliaia di messaggi rice-vuti dai suoi lettori. SEGUE A PAGINA 24

### **SALVALADRI: FUORI 7 POLITICI E DIRIGENTI CONDANNATI** I PRIMI EFFETTI **DELLA SENTENZA DELLA CONSULTA** SULLA BONAFEDI **I PREGIUDICATI ESCONO DALLE CARCERI UN PO** IN TUTTA ITALIA BISBIGLIA E CALAPÀ A PAG. 4-5 PARLA SEBASTIANO ARDITA (CSM) "Alla fine il garantismo vale LE VERE VITTIME DELLA BARBARIE "A mio figlio l'azoto anziché ORMAI LA PRESCRIZIONE <u>È TUTTA INTORNO A NOI</u> l'ossigeno: è tutto prescritto" soltanto sui colletti bianchi"

### **ALITALIA, SERIE A E B**



"I manager pasteggiano extra-lusso, a noi piloti soltanto mini-porzioni"

### **STURMTRUPPEN**

SALVINI A PAG. 6



Elicotteri presi a prestito e tank bloccati: l'esercito di Merkel finisce kaputt

O AUDINO A PAG. 16



BARBACETTO A PAG. 5

# La cattiveria 🌠 Conte: "L'assenza di Renzi dal Consiglio dei ministri è ingiustificata": Basia che non si faccia accompagnare dai genitori www.Forum.SPINOZAJT

FILIPPOMARIA PONTANI A PAG. 13

### CHE C'È DI BELLO Il lago delle oche, Baliani a teatro, i romani piagnoni





# IL FOGLIO (Bra

quotidiano Sped. in Albb. Peel



### La povertà. L'Ilva. L'Alitalia. La giustizia. Altro che Spazzacorrotti, l'Italia ha bisogno urgente di una legge spazzacitrulli

D icevano "Bye bye corrotti". Lo ripetevano e lo ritwittavano, una-due-trecento volte, seguendo un espediente comune alle tribà primitive, quel meccanismo studiado dagli antropologi secondo il quale si ripete infinitamente, ossessivamente una frase, per evocare,

DI SALVATORE MERLO

suscitare, rendere credibile e reale el óche non esiste. Tipo: "Abbiamo abolito la povertà" (28 settembre 2018. Oppure: "Abbiamo risolto la
nerisi di liva inte mesi" (8 settembre 2018. Oppure: "Abbiamo risolto
la crisi di liva inte mesi" (8 settembre 2018. O anocra: "Ferrovic,
Delta e Atlantia prenderanno Alitalia" (che nel tempo è diventata:
"Ferrovie, "de Pelta", poi "Ferrovice Luthtanas", pios loo "Ferrovie", e infine... nessuno, shih, silenzio). Sordi a ogni sectiteismo,
superiori a ogni ironia, insensibili a i consigli di chi ha studiato versae insieme turpe animazione, d'insopprimibile estro, in piazza, via
e insieme turpe animazione, d'insopprimibile estro, in piazza, via

Lida GLUSLIZIA. AILLI O CHE SPAZZACA

WhatsApp, su Twitter, su Faceboo, e oviamente sul Blog. "Il ministro Bonafede, poco dopo il suo insediamento, aveva denunciato la ridicola percentuale dei colletti bianchi in carcere: circa lo 0.7 per cento della popolazione dei detenuti", scrivevano. "Poi è arrivata la legge spazzacorrotti... L'ex presidente della Lombardia, Roberto Formigoni, è stato condannato per corruzione a 5 annie i 0 mesi di reclusione e per lui adessos si sono aperte le porte del carcere". Ebbene, come ormat tutti sanno, mercoledi quelle porte del carcere". Ebbene, come ormat tutti sanno, mercoledi quelle porte del carcere i sono riaperte e Formigoni è usetto. Non solo lui. La legge spazzacorrotti, proprio nella parte di cui i cinque stelle si suntavano, è stata dichiarata incostituzionale. Una pioggia di richieste di rissrcimenti si profila all'orizonte, paglo si stato, visto che molte persone sono finite in carcere in base a una legge ispirata da crassa ignoranza e fanatismo tossico. Non el una sopresa. Proprio come sucecede i nquesti giorni per la prescrizione, anche al tempi in cui si discuteva della

spazzacorrotti le persone che un po' hanno studiato tentavano di araglielo capire a Di Fofi, ministro della Giustiria, avvocato e pure (aggravante) dottore di ricerca: "Guarda che è incostituzionale, stai attento, riservilai". Raffaele cantone aveva spinto il suo sarcasmo al punto di dire che la legge "è scritta cost male che rischia di alimentare la corrusione". E de sufficiente una breve ricerca su internet per scoprire che già un anno fa gli aggettivi più utilizzati da avvocati e professori per definire la legge erano: "Stupida, "illogica", "demenziale", "pericolosa", "boomerang", "seombinata". Ma niente. Nean-hec oni ll inguaggio dei segnii, "Irremovibila. Ilol setsos modo in cui esultavano sul balcone di Palazzo Chigi all'approvazione della manovra economica che avrebbe condotto a uno staol di pre-recessione e a uno spread doppio rispetto a quello del Portogallo, così in quei giorni i grilliui seendevano in piazza davanti a Montecitorio con i palloncini colorati, abbandonandosi a festeggiamenti che rivisti oggi

suonano persino più incongrui di allora. "Bye bye corrotti". Ecco. A questo punto è lectio chiedersi – per amor del paradosso (ma nean-che troppo) – se siano peggio i corrotti o gli incapaci. Meglio Bonafede o Formigioni? Meglio Toinniello i Poggiolini? Uno può anche sentirsela di combattere giorno per giorno ladri e malversatori, di stanare crestatori e tangenistis, cacciare va i compilei e i conniventi. Ma come far fronte ai presuntuosi inadeguati, agli analfabeti cronici che dicono "vairus" araiche "virus" Dilapidano in sciocchezze di citta dinanza somme ingenti, fanno fallire le aziende, scrivono le legi come parlano l'Italiano (ciò e molto male), operano in base a previsioni e orientamenti involuti, si mettono nelle mani dei personaggi più improbabili che il circo abbia mai prodotto, pessano di capire tutto e non capiscono niente, ma non puoi mandargli a casa i carabinieri nei incriminari per astineria. Bisogna porre imedio. Altro che spazzacorrotti, qua ci vuole la spazzacitrulli. Pate presto.

### <u>In attesa degli choc esterni</u>

### Perché i dati pessimi sulla crescita italiana (+0,2) sono persino troppo ottimistici

La Commissione rivede al ribasso le stime. L'Italia è in coda all'Europa, il debito sale e i piani del Mef si complicano ancora di più

### Altri quadri di finanza pubblica



Altri quadri di finanza pubblica

Roma. Il 2020 sarà un altro "anno bellissimo" a crescita zero. La Commissione curopea ha diffuso le sue stime sull'economia europea, rivedendo al ribasso il dato italiano
del 2019/02 anziché 0,4 per cento), e riducendo anche quelle per il 2020;
quest'anno il pil crescerà
dello 0,3 per cento, la metà
di quanto previsto dal governo con la legge di Bilancio. Ancora una votta l'Italia
restà l'utimo paese dell'Uzona) per crescita economica e l'unico sotto all'Il per
cento: la media per il 2020
rasari infatti di 1,4 per cento
per l'Unione europea ed el-12. Per cento per
l'Eurozona. E, per rendere meglio l'idea della condizione italiana, tutti i paesi periferiei
che sono stati sotto programui di assistenza
(i vecchi "Pigs") crescono a tassi superiori alla media europea. 38 per cento l'Itanda, 24.

la conditione (taliana, tutti i paesi perifercie che sono stati sotto programmi di assistenza (i vecchi "Pigs") crescono a tassi superiori alla media europea. 36 per cente Ul'Irlanda, 24 la Grecia, 1,7 il Portogallo e 1,6 la Spagna. Le previsioni della Commissione sono anche abbastanza ottimistiche, visto che l'Ufficio parlamentare di bilancio (Upb) prevede una crescita ancora più bassa (+0.2 per cento) entrambe i el sittuzioni flamo i potesi positive visto che ritengono che l'economia i taliana dovrebbe assere in grado di recuperare in collo domo al trachamento negli resperante (-0.3 per cento). Queste stime tra l'altro sono state fatte senza considerare gli effetti negativi del coronavirus, che al momento non sono quantificabili, ma che di certo non possono essere positivi. Insomma, la crescita dello (3, per cento non èneppure così scontata, richiede comunque un certo sforza. In ogni caso le previsioni indicano che il quadro di finanza pubbile presentati dal governo di finanza pubbile presentati dal governo di marga pubbile presentati dal governo di finanza pubbile presentati dal governo di marga pubbile presentati dal governo di finanza pubbile presentati dal governo di marga pubbile presentati dal governo di marga proposito di marga pubbile presentati da gli governo di marga pubbile presentati dal governo di marga pubbile presentati dal governo di presentati dal governo di marga proposito di marga presentati dal governo di marga proposito di marga presentati dal governo di marga proposito di marga propos ogni caso le previsioni indicano cne ii qua dro di finanza pubblica presentato dal gover no nel Documento programmatico di Bilan-cio non regge più. (Capone segue a pagina quattro

### I numeri del coronavirus

La Cina cambia i criteri diagnostici: così il conteggio degli infetti e la confusione aumentano

I cinesi, che nei giorni pregressi dichia-ravano pazienti infetti da coronavirus al di sotto di mille e in calo continuo, nella notte fra il 12 e il 13 febbraio hanno di-chiarato oltre 14 mila nuovi infetti. Cosa è

notte fra il 12 e il 13 febbraio hanno dichiarato oltre 14 mila nuovi intetti. Cosa e
successo?

Molto semplicemente, le autorità sanitarie hanno cambiato la definizione di "sogcambiato la definizione di "sogcambiato la definizione di "sogcambiato la definizione di "sogcambiato la molta di molta di cambiato la
che non hanno fatto il test molecolare, ma
presentano segni clinici d'infezione. Al variare del criteri o diagnostico (cobé del criterio che ci fa classificare come infetto un
soggetto i numeri possono variare di tanto,
di tantissimo, e crescere ancora di molto.
Interessante de valutare le motivazioni per
la contra di contra di contra di conmonizzare le conte provenienti da Wahan
(basate solo su criteri molecolari, finora)
con quelle provenienti da altre parti dello
flubel (dove, evidentemente, si contavano
come infetti anche pazienti no testati per
il virus). Inoltre, pare che il test molecolaerrore negativo (persone infette non diagnosticate) e un tempo di attesa di due
giorni, pericoloso per persone potenzialmente infettive. Ma a parte quel che dicono i cinesi, vi sono anche altre possibilità
da prendere in considerazione; per esemplo, il calo dei kit disponibili, Quest' ultima
porti con la ciassi di disponitario dei casi di dimniuri dei casi diagnosticati nell'ultima settimana.
Qualunque sia la situazione effettiva,

timana.

Qualunque sia la situazione effettiva,
tuttavia, il maggior numero di soggetti comunicati come infetti non riflette un"accelerata" dell'epidemia, né il sor-gere di nuovi focolai; è un arte fatto deri-vato dal modo diverso di contare i sogget-

### Sorpresa a Londra

Rishi Sunak è il nuovo cancelliere, ha come sponsor l'onnipotente Cummings. Cosa significa per il "change" di BoJo

Milano. Il rimpasto del governo inglese è uno spettacolo horror e umanissimo che non lacsic mai delusi. Ieri, il "resbulle" dag" di Boris Johnson, tutto procedeva secondo le previsioni, con qualche dussulto equalche dispiacere più ostentato rispetto alle attese, quando è arrivata la sopresea: Se dimesso il cancelliere dello Seacchiere. Sajid Javal, che faceva parte degli intoccabili, cioè del circolo ristretto cui Johnson non voleva rimunciare. È stafisi Sunak, ehe faceva parte degli intoceabili, cioè del circolo risterto cui Johnson non voleva risunuciare. E' stato sostituito da Rishi Sunak, sottosegretario al Tesoro. C'erano due problemi nel profilo di Javid altrimenti molto simile a Johnson nella visione liberale (è un fan della Thatcher) e molto rappresentativo del sogno britamine (odi origini pachistane, il padre guidava gli autobus, la madre faceva la doman delle pulitie. Javid arrebbe dovuto fan della risunitario, al companio del sogno britante, avid carbebe dovuto fan della coma della pulitie. Javid arrebbe dovuto fan della coma della pulitie. Javid arrebbe dovuto fan della coma della pulitie. Javid arrebbe dovuto fan della coma della coma della pulitie. Javid arrebbe dovuto fan della coma della co

Anche se lo scontro in corso era noto, tutti dicevano di essere "seicocati", anche i collaboratori del premier alcumi hamo ripetulo al giomalisti dice la porta per Javid è aperta, al giomalisti dice la porta per Javid è aperta, al giomalisti dice la porta per Javid esto del capo i principale consigliere del capo. I rarbetto di una strategia vincente sulla Brexite sulle elezioni, l'uomo più chiacchierato e temulo di questa stagione ti vuole distruggere? Da nessuna parte. Ed è qui che si è presentata l'ocasione per Sunak, parlamentare dal 2015, citato in un hino odi qui che si è presentata l'ocasione David Cameron, allora premier, chiese ai parlamentare is el oaverbebe per il suo candoro David Cameron, allora premier, chiese ai parlamenta re la compana per il "remaini". Sunak gli disse di no, "el o sai che sein et giazi", el altora questo candore poteva essere un errore colossale. Sunak fece campagna per il l'emaci chi previato el la suna demanda del premier, del cambia del premier, del cambia del premier, del cambia del

### Genova e lo show dell'Italia che ce la fa | Voltaire abita all'Eliseo | La Giornata

Il miracolo del nuovo ponte Morandi è il a mostrare un carattere spesso sottovalutato del nostro paeses saper far funzionare le cose. Come? Per esempio non trasformando ogni giorno l'immobilismo nell'unica forma di legalità consentita. Lezioni per il futuro

FAN

ED/10066X 13

S ono passate da pochi minuti le quattorS dici di ieri pomeriggio quando la prima
maxi trave del nuovo viadotto Morandi 1.800 tonnellate di acciaio distribuite su
una lunghezza di circa cento metri, che
una lunghezza di circa cento metri, che
occia calcio-viene poggiata tra i piloni numero otto e numero nove del ponne progettato
da Renzo Piano. A diciotto mesi essati dal
rollo del 14 agosto del 2018 – e a sette mesi
dall'inizio dei lavori - lo spettacolare innalzamento dell'impaleata aviene pito nemo
in contemporanea con la conclusione dei
to complessivi, e al momento la struttura
orizontale del ponte arriva a misurare circa 500 metri sui 1.087 complessivi. Tutti gli
impaleati, secondo il
ronoprogramma dei
lavori, dovrebbero essere in quota centro il

cronoprogramma dei lavori, dovrebbero essere in quota entro il prossimo 20 marzo e se così sarà la data del 20 giugno - il giorno dopo il solstizio d'estate, data individuata come termine finate dei lavori, il ponte con la come termine finate dei lavori, il ponte pesso raggio di soleptore de essere davvero rispettata. Remo Piano, recentemente, ha avuto modo dire che nell'efficientissimo Giappone per fare un ponte del genere ci vogliono almeno tre un no motte del genere ci vogliono almeno tre un ponte del genere ci un ponte del genere ci un ponte del genere ci un ponte del genere la mono del genere la mono del genere la considera del considera del mono del genere la considera del mono del genere la considera del con anni mentre l'Italia sta dimostrando che un ponte del genere lo può fare in un anno. Le parole di Renzo Piano possono essere utilizzate per indignarsi ulteriormente – ah, lo vedete che quando si vuole le cose si possono fare – ma possono essere usate anche per fare

ah, lo vedete che quando si vuole le co- se si possono fare ma possono casere usate anche per fami possono essere usate anche per fami possono le condizioni giuste per portare alla luce un carattere italiano spesso sottovalutato: sapere far funzionare le cose. Nel caso specifico, le lezioni che si possono trarre dal piccolo miracolo genovese sono almeno due. La prima è di natura strategiea, la seconda è di natura strategiea, la seconda è di natura strategiea, la seconda è di natura tecnica. La lezione strategiea el cide banalmente che quando soggetti politici di diversa estrazione mettono da parte le proprie che sistema del consultato del cons

### Viva il lodo Pecorella

Superare l'appello per gli imputati prosciolti in primo grado contro l'orrore Bonafede. Chiacchierata

Roma. E' atata definita incostituzionale in tempi arcicostituzionali e per questo la sua lega, eggi che que tiempi non ci sono più, è un capolavoro di garanzie rispetto ai lodi che si provano a sperimentare e a quanto demolisce la riforma Bonafede che, dichiara, "dissatra il processo accusatorio, che distrugge anche il senso della pena e che, di fatto, trasforma la senso della pena e che, di fatto, trasforma de sentenza di primo gradio in senterra definitiva". Boccitta ainlia Consulta, la legge di Guetta e del consulta del consulta

un'opera destinata a essere cruciale non se-per la viabili del notro pasee. I soggetti in questione, oltre a Remo Piano, che ha di-segnato il progetto, controllato dai certifica-tori del Rina, sono Fineantieri, Italferr, Sali-ne Impregio, ma sono ache il presidente della regione, Giovanni Toti, el li sindaco di Genova, Marco Bucci, rispettivamente com-missario per l'emergenza e per la ricostru-cio del gore Pone del como del presidente del gore Pone del como del presidente col gore Pone Genova del presidente alla guida di giunte di centrodestra. "Chi sia lavorando al movo ponte", ha detto ieri vin-

alla guida di giunte di centrodestra. "Chi sta lavorando al nuovo ponte", ha detto ieri giurstamente Giovanni Toti, "sta facendo un piccolo miracolo, dimostrare al pasee che quando si vuole, le cose si possono fare". Saper fare sistema è un buon punto di partenza ma fare sistema è un buon punto di partenza ma fare sistema è un buon punto di partenza ma fare sistema è un buon punto di partenza ma fare sistema è un buon punto di partenza ma fare sistema è un buon punto di partenza ma fare di partenza ma fare sistema è un buon punto di partenza ma fare di partenza fare di codice degli appalti, tutte le partire dal codice degli appartire dal codice degli appartire dal codice degli appartire dal codice degli appartiti, tutte de la legislazione di periodi dell'Unione europea del portenza periodi di me antirere banno bisogno di almeno due anni emezo, mentre gli organismi meno virtuosi possono impiegare tra i quattro e i cinque anni emezo, mentre gli organismi meno virtuosi possono impiegare tra i quattro e i cinque anni emezo, mentre gli organismi meno virtuosi possono impiegare tra i quattro - QLI AMUCHINI -

### A caccia di Conte

Altro che prescrizione. Lo scontro tra il premier e Renzi, ora, ha come obiettivo il futuro di Palazzo Chigi

Roma. A metà pomeriggio arriva il messaggio del capo a rasserenar gli animi della trup
"Ora è il momento della noltifica, caima e
gesso", serive Matteo Renta al suoi parlamentari. Colt non di chi evidentemente sa che il
fermento, nei gruppi di Italia viva, è febbrile.
Is infatti un paio di senatori si senubiano tra
loro un'occhiata di rassicurazione quando
scoprono che gli impegni in ageada, per i giorni seguenti, sono confermati. "Vuol dire che
quello che voice, Renta, è lasciare che semmai
se l'assuma Giuseppe Conte la responsabilità
della crisi. "Quentini supre appoine quattroli
"Culentini supre appoine quattroli

Bravo Macron, sul diritto di criticare l'islam sta con Mila e contro i vigliacchi "responsabili"

Roma. Quando i portabandiera della li-bertà di espressione cadono sotto i colpi degli islamisti sono tutti "Je suis", vestono tutti il tricolore francese, la Marianna e gli

рі Сінцо Мвотті

emblemi della lacitic. E' quando c'è da difenderli da vivi, quando sono sotto attacco,
che i leader francesi latitano e vestono la
lachete, la vigilaccheria. Jacques Chirac
nel 2006 condamo le "provocazioni di
lachete, la vigilaccheria. Jacques Chirac
nel 2006 condamo le "provocazioni du
deve esercitarsi in uno spirito di responsabilità". Sei ami dopo, Charli e pubblicò un
ciclo di vignette sull'islam che reinfiammarono l'opinione pubblica. Jean-Francois Copé, segretario dell'Ump gollista, si
schierò con il premier Jean-Marc Ayrault,
che chiese a Charlie un "comportamento
responsa de la contra dell'Ump gollista, si
schierò con il premier Jean-Marc Ayrault,
che chiese a Charlie un "comportamento
responsa dell'um a dell'um propositato dell'Ump gollista, si
schierò con il premier Jean-Marc Ayrault,
che chiese a Charlie un "comportamento
responsa dell'um a dell'um a dell'um a dell'accompanione d

### Andrea's version

Il corraggio e la tenacia con cui la grande borphesis Ituliana, priva di ruolo da troppo tempo, va recuperando se stessa, si avverte tra l'attro dalla modernità con cui insiste nel sostegno alla stranota e radiofonica "Zanzara". Si nasconde, il suo ruolo ritrovato, nel modo aperto e spregiudicato con cui Confindustria pata ha saputo avvicinare il popolo al problemi più puntuti: pane al pane, certo, ma anche frocio al frocio. Nessun monsieur Renault, nessun Arnault, nessun Rols, ma anche moto il rotto, Nessun monsieur Renault, nessun Arnault, nessun Rols, ma nemmeno la famiglia Royce, ha mai saputo fara altrettanto. Royce, ha mai saputo fara altrettanto torre, mettere i la faccia, dimenticare le parole del padrone e le misere cento dell'operaio. Dare respiro all'intero passe: "Ma non rompere i coglioni, su, mica saranno cazzi miei se a tua sorella parole del padrone el emisere cento dell'operaio. Dare respiro all'intero passe: "Ma non rompere i coglioni, su, mica saranno cazzi miei se a tua sorella parole ogni giorno per l'aere; da quel microfoni. E l'avrà sponsorizzata il dottor Bonomi, quest', riesce a chiedersì a desso il cittadino più modesto. O ci teneva di più la Marceggalia?

– In Italia –

I RENZIANI DISERTANO IL CDM. CONTE: "INGIUSTIFICABILE". Nel I RENZIANI DISERTANO II. CDM
CONTE: "INCIGISTIFICABILE". Nel
Consiglio dei ministri e stata affrontata
la riforma del processo penale ma non il
nodo prescrizione. Italia viva ha votato
in commissione con le opposizioni contro la revoca delle concessioni autostratana dello il premior. Renzi: "Se Conte
vuole aprire la crisi lo faccia".

\* \* \* \* Legittime le indagini su Savoini ei presunti fondi russi alla Lega. Lo ha stabilito la Consulta rigettando il ricorso delpre collaboratore di Matteo Salvini.

Vicino l'accordo tra Time o Kix per investire nell'acquisto di Open Fiber.

(editorale a pagina tre)

\* \* \* E

E x Auchan-Conad chiede la cig per oltre 5 mila dipendenti.

\* \* \* \*

Ryanair non vuole comprare Air Italy.

Lo ha detto l'ad della lowcost irlandese.

Borsa di Milano. Fise. Mil- A) per cento. Differenziale Bip-Bund a 128 punti.

L'euro chiude stabile a 1,08 sul dollaro.

Nel Mondo

Nel Mondo

- Nel Mondo -

SI E DIMESSO II.CAPO DEL PARTITO DEMOGRATICO DELL'IGNWA, Troy Price, rice si exusato per quanto è accaduto nel caucus al primo appuntamento delle primarie dei democratici americani, sopratutto per il malfunzionamento della applitutto per il malfunzionamento della applitutto per il malfunzionamento della applitutto per il malfunziono dell'approacio unta risolaccimo che inmita il possibilità di Trump di ordinare attacchi contro l'Iran senza prima consaliera il Companio dell'approacio una senza prima consaliera il Companio di Prima dell'approache di Prima dell'approache di Prima dell'approache di Prima di

\* \* \* \*
Una bomba è esplosa a Sderot sopra una scuola elementare. L'ordigno è arrivato da Gaza verso Israele con un palloncino. Non i sono vittime.

azzi versu isaaee voi as puriosi sono vittime.

Per gli Stati Uniti la lista nera dell'Ome
con le aziende presenti negli insediamenti
mostra il "pregiudizio contro Israele".

\* \* \*

La Spagna potrà respingere i migranti a
euta e Melilla. Lo ha stabilito la Corte eu-

L'aeroporto di Mitiga in Libia ha riaperto.
E'l'unico funzionante di Tripoli, ed era sta-to chiuso ieri dopo il lancio di tre missili.
(articolo nell'inserto II)

### Bachelet, un maestro

Un po') per colpevole distrazione, un po' l'idiosincrasia per gli an-niversari, mercoledì 12 ho fatto surf sui quarant'anni dell'omicidio, alla

CONTRO MASTRO CILIEGIA - DI MAURIZIO CRIPPA

signi quarant'amin dell'omiccidio, alla CONTIO MASTO CLERGA. IN MASZO CASTA SAPIERAZ DEVENAZO CASTA SAPIERAZ SAPIERAZ DEVENAZO CASTA SAPIERAZ SAPIERAZ





# il Giornale





VENERDÌ 14 FEBBRAIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 38 - 1.50 euro\*

### **GOVERNO ALLA FRUTTA**

# CAPOLINEA CONT

Renzi diserta il Cdm ed esplode la crisi. Il premier attacca: «Fa opposizione maleducata». E telefona a Mattarella per cercare un'altra maggioranza

### E IL PAESE AFFONDA: CRESCITA PEGGIORE IN EUROPA

di Adalberto Signore

a notte, magari, ha portato consiglio. Anche se a ieri sera non c'era alcun indizio che se a lei i seta ilori di controlle di che la cesse pensare a una mediazione possibile. Per tutta la giornata, infatti, l'escalation di prese di distanza e accuse (...)

segue a pagina 3

### L'EDITORIALE

### IL PROBLEMA È LUI, NON I MODI DI RENZI

di **Alessandro Sallusti** 

furia di gridare «al lupo», pare che il lupo stia arrivando e abbia la faccia di Matteo Renzi, che disertando la riunione di ieri sera del Consiglio dei ministri ha di fatto aperto una crisi di governo. È presto per dirlo, ma per un attimo facciamo finta che sia così, che Giuseppe Conte a ore salga al Quirinale per prendere istruzioni sul da farsi. Tre le ipotesi: gettare la spugna e pro-vare a passare la mano a qualcun altro, andare alle Camere e chiedere plasticamente la fiducia sperando in una marcia indietro dei renzia ni, avviare un rimpasto sostituendo in corsa i ministri (e i parlamentari) di Renzi con un na-scente gruppo di responsabili.

Tutte e tre le ipotesi ruoterebbero attorno all'obiettivo di provare a salvare la legislatura ed evitare il ritorno alle urne. Ipotesi questa che sbatte però contro il monito più volte lan-ciato dal presidente Mattarella: «Io vi avviso,

ciato dal presidente Mattarella: «lo vi avviso, dopo questo governo ci sono solo le urme». Gli accadimenti politici degli ultimi anni ci hanno però abituato al mai dire mai e il tentativo di restare in qualche modo in sella none è da escludere. La sola ipotesi però di un terzo governo Conte in meno di due anni è da brividi. Dopo aver fallito prima con la Lega e poi con il Pd è chiaro che qualsiasi cosa il premier si inventi non ci sarà un due senza tre Altro che inventi non ci sarà un due senza tre. Altro che Renzi, lui e i Cinque Stelle – le costanti di que-ste giravolte – sono la mamma di tutti i proble-mi. Poi viene quello di una sinistra che è ben lontana da aver risolto – tra scissioni, ripicche e vendette - i suoi annosi problemi di compattezza e affidabilità

Chiunque pensi di dare all'occorrenza una mano a Conte e a Bonafede a rimanere in sella ci pensi bene: prolungherebbe solo di qualche mese la sua agonia e non salverebbe né la fac-cia né la poltrona. Se pateracchio d'emergenza dovrà essere, che almeno nessuna delle disastrose figure protagoniste di questa sciagurata stagione (ieri abbiamo incassato un nuovo re-cord, quello della minor crescita tra i Paesi eu-ropei) pensi di poter continuare a far danni come se nulla fosse.

Oggi capiremo meglio, ma se dovesse venire giù tutto meglio sarebbe che venga giù fino in fondo e definitivamente. Si torni a votare e in-crociamo le dita sul fatto che gli italiani abbiano imparato la lezione e sappiano votare con giudizio.

servizi da pagina 2 a pagina 6

### CORRESPONSABILITÀ

### La bomba di Di Pietro: «Sul caso Gregoretti premier colpevole Rischia più di Salvini»

di Stefano Zurlo

n bilico fra diritto e politica. Su un terre-no a lui congeniale. Archiviato il voto del Senato, non vanno in archivio le polemi-che. Antonio Di Pietro attacca il premier Giu-seppe Conte con parole ruvide, inzuppate nel buonsenso: «Mi disturba il comportamen-to pilatesco di chi adesso vuole scaricare solo su Salvini una responsabilità politica che è anche di altri membri del governo».

a pagina 8

ARRINGA DIFENSIVA L'ex pm Antonio Di Pietro dà ragione a Matteo Salvini sul caso Gregoretti



LA LEZIONE DI EINAUDI

### Spazzacorrotti e la retroattività dell'inciviltà

di Francesco Forte

a legge spazzacorrotti, fiore all'occhiello del ministro della Giustizia Alfonso Bonafede, leader del giu-stizialismo manettaro, era in-costituzionale nella sua parte retroattiva ed era ovvio che la Corte costituzionale avrebbe sentenziato ciò. E questo non perché è una norma penale, ma perché la retroattività del diritto è aberrante. Luigi (...)

II COMMENTO

### Così il Pd sfrutta figli di Salvini e baby profughi

di Francesco M. Del Vigo

alvini sequestratore. Salvini delinquente. Salvini che non può più dire niente, perché ogni cosa viene utilizzata contro di lui. Anche quando parla dei suoi figli. Questa è l'ultima colpa imputatali della en intera dono putatagli dalla sinistra: dopo aver sfruttato gli immigrati per fini elettorali, adesso «sequestra» la sua famiglia per difendersi dall'assalto (...)

### CORONAVIRUS, BOOM DI CONTAGI

COLPE DI PECHINO, NON DEI CINESI

### Il virus è una tragedia Ma del comunismo

di Gian Micalessin

9 appello del dottor Zhang, il medico dell'ambasciata cinese che chiede agli italiani di finirla con insulti, aggressioni e minacce contro i suoi connazionali è assoluta-mente condivisibile. Nessun cinese può essere considerato un intoccabile o un untore. E (...)

segue a pagina 12

### LA RICERCATRICE ALLO SPALLANZANI

### In Italia precari assunti solo se vincono il Nobel

di Stefano Zecchi

a grande notizia è che la ricercatrice dello Spallanzani, Francesca Colavita, invitata al Festival di Sanremo, dove il politicamente corretto ha raggiunto il cielo stellato del sublime perfetto, non ci è andata. I cachet che ha pagato il Festival ai suoi ospiti, la Colavita non li guadagna se riuscisse a vivere (...)

segue a pagina 13

segue a pagina 8

**ENNESIMA SVOLTA NEL CALCIO** 

### Arriva il Var a chiamata, arbitri «commissariati»

I Var non lascia ma raddoppia. La Fe-dercalcio si mette a disposizione, co-me abitudine ormai consolidata, per testane annuame ornan consondara, per testa-re la chiamata degli allenatori o, mi augu-ro, dei capitani delle due squadre a rivede-re le immagini di un episodio controver-so. Chiamasi challenge e on field revieu, tanto per darci un'aria internazionale, e secondo il Minculpop federale risponde-rebbe alle richieste delle società nel desi-derio di mettere fine a polemiche e affini. Trattasi in verità di una spinta che arri-

va da Fifa e Ifab (che sono la stessa cosa, in fine) per aumentare il potere degli arbi-tri e, soprattutto, per dare allo staff che segue le partite la possibilità di interveni-re, di suggerire all'arbitro di campo la più corretta decisione, così smentendo platealmente quanto asserito da Nicola Riz-zoli a specifica domanda di Carlo Ancelot-ti: «Voglio sapere chi arbitra il Var o l'arbitro in campo?». Il designatore ribadì che l'arbitro era ed è il giudice finale, tanto per non delegittimare la categoria (...)

segue a pagina 28



### INIZIATIVA DEL «GIORNALE»

«Fratelli d'Istria Italiani divisi» il libro choc sulle Foibe



-IN ITALIA

QN Anno 21 - Numero 44

Anno 65 - Numero 38

Quotidiano Nazionale



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

VENERDÌ 14 febbraio 2020

### **Nazionale**

FONDATO NEL 1956 www.ilgiorno.it



Lodi, scatta il "safety alert". Indagato anche l'ad di Alstom Ferroviaria

### Un difetto nello scambio e il treno è deragliato

Borra, D'Elia e A. Gianni alle pagine 2 e 3





# Conte e Renzi a un passo dalla crisi

Il premier accusa il leader di Italia viva e chiama il Quirinale. La replica: «Perché non cambi maggioranza?»

Al posto dei voti

### I rischi dell'emoticon in pagella

Franco Cardini

on c'è bisogno di essere esperti d'informatica o di media per sapere che cos'è l'emoticon. Nulla a che vedere con l'ematologia o altro che riguardi il sangue come qualche tapino attaccato alle anticaglie della cultura classica potrebbe credere. No: trattasi della contrazione delle parole inglesi emotion e icon. Sono le faccette tanto care a chi si scambia messaggini: circoletti con due puntini per occhi e una boccuccia che ride, sta indifferente o piange. Una scuola modenese, evidentemente all'avanguardia, ha deciso si usare l'emoticon come codice di valutazione scolasti-

Continua a pagina 13



### **DALLE CITTÀ**

Milano

Social, droga e pistole: la legge delle gang di quartiere

Palma nelle Cronache

### Milano

Effetto coronavirus Il fatturato Moda calerà di un terzo

Firenzani nelle Cronache

### Bergamo

La prof uccisa: sull'arma del delitto 4 dna di "ignoti"

Donadoni a pagina 18



S. Valentino: lettera alla moglie malata di Alzheimer

«La mie parole d'amore per chi non può sentire»

A pagina 12



Blitz in Lunigiana, 50 ragazzini identificati

A scuola con la droga sui pullman dello sballo

Leoncini a pagina 16





### **II Manifesto**



### Domani su Alias

FESTIVAL DI BERLINO Anticipazioni sul programma, Aprà, Ulrike Ottinger, retrospettiva King Vidor, L'Oriente estremo, il Latinoamerica



### Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Trump e i dem. scioperi e casse di resistenza, la sconfitta dei Labour, Bolsonaro e le stelle, futuro del Rojava, biciclette a Copenaghen



### Culture

MARIA MONTESSORI 150 anni fa nasceva la scienziata il cui metodo pedagogico ha girato il mondo Erica Moretti, Silvia Veroli pagine 10 e 11

IL PREMIER: «IV FA APPOSIZIONE, BASTA RICATTI». IL SENATORE: «SE VUOLE UN'ALTRA MAGGIORANZA LO AIUTO»

### Tra Conte e Renzi è scontro frontale

Botte da orbi tra Conte e Renzi. Il premier attacca per primo. Accusa Iv di adottare comportamenti da «partito che fa un'opposizione aggressi-va e anche un po' maleducata». E mette sul tavolo una minac-cia: l'assenza delle ministre di Iv alla riunione serale del cdm

(già annunciata) «sarebbe in-giustificata» e imporrebbe un chiarimento». Renzi rilancia con un mes-saggio su Fb durissimo: «Non ce-deremo mai sui principi. Ma sta-regi attento a direche no siamo rei attento a dire che noi siamo opposizione, vuol dire che Con-te non ha una maggioranza. Se

vuole cambiare maggioranza gli diamo anche una mano». Conte telefona a Mattarella. Così non si può andare avanti, dice, e annuncia la decisione di mettere Renzi all'angolo convinto di avere comunque una maggioranza

### «Ora ci ascoltano anche i ministri»

«Abbiamo fatto qualcosa di davvero importante. Siamo na-te a novembre e siamo finiti di fronte a ministri che ci ascolta-no prendendo appunti». La sardi-

na Massimiliano Perna, in vista nemico», STINCO A PAGINA 4

dell'incontro con Conte, spiega: «Se capiterà a me lo dirò forte e chiaro: i migranti non sono un

Il papa riceve Lula «Un mondo più

all'interno

Un'ora di colloquio priva-to tra Bergoglio e l'ex presiden-te brasiliano, che ringrazia il pontefice per la vicinanza nei momenti difficili. Ma in patria non incide. E Bolsonaro vola

giusto è possibile»

CLAUDIA FANTI

### Territori palestinesi

Lista delle aziende nelle colonie, l'Onu fa infuriare Israele

Sono almeno 112 le azien-de israeliane e straniere (tra cui Airbnb e Motorola) che fan-no affari nelle colonie israeliane nei Territori occupati. L'ira di Tel Aviv contro l'Onu.

MICHELE GIORGIO

### Deragliamento di Lodi

Frecciarossa, svolta nelle indagini: «Scambio difettoso»

I periti della procura di Loli periti della procura di lo-di scoprono che lo scambio -prodotto dalla Alstom-che ha fatto deragliare il treno era di-fettoso. Si alleggerisce la posi-zione degli operai.

NINA VALOTI

rto di Gene aggio 2019 foto Luca Zennaro/A Dillo لحری سع Bahri YANBU DAMMAN Oggi presidio di camalli, sindacati e associazioni sotto la Prefettura di Genova per chiedere lo stop alle navi con a bordo armi per la coalizione che bombarda lo Yemen. Previsto per

### **CORONAVIRUS**

### L'ambasciata cinese: «Stop ai pregiudizi»



In Cina cambia il conteggio dei conta-giati e i numeri aumentano, benché nel resto del mondo - come sottolineato dall'Oms - il virus non si stia diffondendo on modo preoccupante. Monito dell'amba-sciata e lettera di Xi Jinping al presidente Mattarella: «amicizia imperitura»

### Usa/Primarie dem Le due sinistre americane alla prova di Trump

GUIDO MOLTEDO

a sinistra del lavoro. La sinistra dei diritti. Alla fine del conteggio dei voti delle primarie dem in New Hampshire, la vittoria di stretta misura di Bernie Sanders su Pete Buttigieg era la replica rovesciata dell'esito dei caucus in Iowa una settimana prima — segue a pagina 15 —

### all'interno

martedì l'arrivo del cargo saudita Bahri Yanbu: porto mobilitato contro la guerra pagina 9

Egitto Zaki, udienza domani Ora si spera nel rilascio

CHIARA CRUCIATI

Libia Haftar riceve Di Maio mentre bombarda Mitiga

ROBERTO PRINZI

Usa Bernie Sanders in crisi con i cuochi del Nevada

MARINA CATUCCI

### Trump con Erdogan Idlib non deve cadere. Pulizia

dlib non deve cadere: gli Usa stavolta sono d'accor do e in modo mai così esplicito con Erdogan. «La Turchia ha diritto a difende re i suoi interessi in Siria e noi sosteniamo un alleato Nato»: così ha detto anche alla tv turca Ntv James Jeffrey, inviato speciale per la Siria. — segue a pagina 15 —

etnica per i curdi ALBERTO NEGRI

### Conad mette in «cassa» oltre 5mila lavoratori



La nuova proprietà Margherita che ha rile vato buona parte dei punti vendita ex Auchan ha deciso di chiedere la cassa integrazione per 5.323 lavoratori su un totale nazionale di 8.873, pari al 60 percento. Oggi al Mise l'incon-trocon i sindacati che contestano da tempo i li-cenziamenti nelle sedi e la non ricollocazione dei lavoratori in esubero. PIERRO A PAGINA 5









€ 1,20 ANNOCXXVIII-N°44

Fondato nel 1892

Venerdì 14 Febbraio 2020 •



Commenta le notizie su ilmattino, it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DISPARI", EURO 1,2



Tra Renzi e Conte è sfida sul-la crisi. Se il premier parla di «opposizione maleducata» e aggiunge in nottata di «non aver paura», il leader di Italia Viva ribatte: «Se cer-

di Italia Viva ribatte: «Se cerca un'altra maggioranza gii
do una mano». Intanto i ministri di Iv, Belanova e Bonetti, disertano il CdM, dove
passa il processo penale con
la prescrizione contestata. Il
Colle informato, il premier
pronto a sostituri e V con un
gruppo di responsabili.
Allegri, Canettieri, Conti
e Gentili alle pagg. 2, 3 e 5

### Chi resiste al Web Da Alto Gradimento a Ciotti e Fiorello l'intramontabile radio

### Antonio Pascale

Li a radio: mio nonno ne parlava a mio padre e mio padre a mee i oqualche volta ai miei figli. Cambiano i modelli, i volumi si rimpiccioliscono, mal a suggestione è la stessa. Voglio dire, la radio Vega occupava tanto spazio: la ricordo sopra un armadio, piena di bottoni, e tante frequenze che captavano fruscii, voci misteriose e lontanissime. Invece, ora, la radio l'ascolito grazie al cellulare. Fatto sta che la radio (jeti si è celebrata la Giornata internazionale della Radio), ha accompagnato la nostra storia. Continua a pag. 12

# Conte-Renzi, aria di crisi

▶Italia Viva diserta il Cdm, il premier: «Non sono arrogante ma non ho paura». E chiama Mattarella Passa il processo penale con la prescrizione contestata. E adesso Palazzo Chigi punta a sostituire Iv

### L'analisi I DIRITTI RIDOTTI A TATTICA POLITICA

### Massimo Adinolfi

Massimo Adinolli

Nel tunnel della prescrizione la maggioranza giallorossa si è infilata, tra dicembre e gennaio, coltivando la ferma convinzione hen on si sarebbe tirata la corda fino al punto di farcadere il governo. È però proprio quando tutti pensano che non si può arrivare a tanto, che è più facile avvicinarsi fino al limite estremo, in cui la corda, strattone dopo strattone, può infine spezzarsi.

cul la corda, strattone dopo strattone, può infine spezzarsi.

Nessuno vuole la crisi, ci mancherebbe; nessuno pensa ad altre maggioranze: non sia mai. Però tutti trovano nel braccio di ferro sulla prescrizione l'occasione per misurare i rapporti di forza, così che retrocedere dalle posizioni fin qui assunte finisce col valere quanto una capitolazione.

Si abolisce la prescrizione? Una Waterloo per Italia Viva. Si rinvia la riforma Bonfede? I Cinque Stelle perdono la faccia. Il presidente Conte porta a casa la mediazione? Gli si fa un regalo politico, che ne accresce fin troppo la statura. E la cosa non fa piacere ne a Renzi, che punta al voti centristi, ne igrillini, che sempre meno possono rivendicare essere stato il premier una loro in-

. Continua a pag. 39

### Intervista alla Casellati

Casellati: «Vitalizi, i commissari adesso valutino se dimettersi»

«Vitalizi, adesso i commissari valutino se dimettersi». Il presi-dente del Senato, Maria Elisabet-ta Alberti Casellati, respinge le polemiche su vitalizi e presunti conflitti d'interessi dei membri della commissione chiamata a giudicare sui ricorsi degli ex par-lamentari. **Jerkov** a pag. 5





### Gualtieri e l'Iva «Le aliquote possono essere rimodulate»

Il ministro

Iva, il ministro Gualtieri parla di «rimodulazioni» nella rifor-ma fiscale. Ma, precisa, non c'è nessuna intenzione di «fa-re cassa» e comunque le pe-santi clausole di salvaguardia

### Virus, l'autista del bus «Io in quarantena ho avuto paura di contagiare la mia famiglia»

Sessantamila contagiati, 15mila in più del giorno prima, in pratica una crescita moltiplicata per dieci in sole 24 ore. 1.370 morti, 254 in un solo giorno. I numeri sono il frutto del cambiamento nei criteri di del cambiamento nei criteri di conteggio deciso dalle autorità sanitarie cinesi. Intanto l'autista di bus che fu bloccato in autostrada con i «primi» turisti cinesi, ora in buone condizioni dopo la quarantena, racconta la sua paura di essere stato contagiato e di infettare la famiglia.

famiglia. Evangelisti, Mozzetti, Sautto eVazza alle pagg. 8 e 9

Lo scandalo Il Comune non è più in grado di gestire il servizio



### Napoli, per le sepolture serve la polizia

Barbuto e Esca in Cronaca

### Strade, ferrovie, web il Piano Sud punta sulle infrastrutture

Oggi presentazione con Conte e Provenzano un bonus per chi assume under 35 e donne

UN DOTIUS PET Chi ASSU

Nasce oggi a Gioia Tauro, simbolo riconosciuto delle occasioni finora perdute dal Mezzogiorno, il Piano straordinario per il Sud. Rispetto al passato non cis ono altre risorse: quelle che già esistono e che il ministro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Continistro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Continistro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Continistro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Continistro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Continistro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Continistro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Continistro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Continistro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Continistro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Continistro per il Sud, Provenzano (oggi in Calabria con Calab

Il caso dei lavoratori

che scelgono di farsi licenziare

Licenziato perché assente dal luogo di lavoro per mesi. Acca-de, per la seconda volta in ap-pena 4 mesi, a Salerno Pulita, la municipalizzata dei rifiuti. Si tratterebbe, però, di un «iter» voluto dai lavoratori.

### Proteste del Napoli, si muove la Federcalcio Caso Milik, Gravina agli arbitri «Dovete andare di più al Var»

### Bruno Majorano

Dopo le polemiche per il rigore negato al Napoli contro il Lecce per il contatto tra Donati e Millik, il presidente della Federcalcio Gravina dice la sua e invita gli arbitri a utilizzare di più la tecnologia del Var: «Bisogna intensificare il ricorso all'on field review». Il numero uno della Fige apre anche alla possibilità di un challenge da parte delle squadre per l'utilizzo della moviola in campo.

Apag. 19

A pag. 19

### Controcampo SE LA SQUADRA E I TIFOSI SONO BIPOLARI

Marilicia Salvia

Una squadra da infarto, que-sto Napoli. Una squadra bipolare. Schizofrenica. Una volta da schiaffi, la volta dopo da urlo. E viceversa. Un po' co-me la città, se ci pensate. Continua a pag. 38



IL\_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 14/02/20 ---Time: 14/02/20 00:25



### II Messaggero

-MSGR - 01\_NAZIONALE - 1 - 14/02/20-N:RIBATTE2



# Il Messaggero



1,40\* ANNO 142-N°44

Venerdì 14 Febbraio 2020 • S. Valentino

NAZIONALE

II. GIORNALE DEL MATTINO

La mostra I segreti di Albertone nella villa a Caracalla

Svolta in Serie A Troppe polemiche la Fige agli arbitri: «Casi contestati? Guardate il Var» o nello Sport



lintervista Dolce&Gabbana: «Sacro e profano le due facce del nostro stile» Franco a pag. 19



tizie su ILMESSAGGERO.IT 🕊 Il Messaggero messaggerocasa.it

### Oltre il voto su Salvini

arpa a pag. 23

### I tre errori della politica che rinnega se stessa

Mario Ajello

l primato della politica è un'espressione desueta. Ma l'autonomia della politi-ca è uno dei traguardi della modernità che non merita di modernità che non merita di essere messo in discussione, figuriamoci di venire negato. Eppure il succo della vicenda Gregoretti in Senato è proprio questo. Ovvero la deriva pericolosa che s'imbocca quando si affida alla magistratura - e in pochi hanno il coraggio di contrastare il trend per paura della furia popolare e temendo i fulmini dell'ideologia codificata a sinsitra dal tempo della cosiddetta Mani Pulite - la facoltà di sindacare un atto di goverdi sindacare un atto di gover-no compiuto da chi è stato de-legato a fare proprio quello: le scelte strategiche di una na-

scelte strategica. La zione.

La politica non può giocare con la giustizia e la giustizia non può giocare con la politica: questo assunto andava rivendicato e praticato in aula. vendicato e praticato in aula. E invece, una serie di errori ha innescato la ritirata parla-mentare dal principio secon-do cui un ministro - di qua-lunque colore e di qualunque segno - può e deve escritare il compito fondamentale del-la difesa dei confini del Paese, la difesa dei confini del Paese, senza essere sottoposto al giu-dizio di legittimità e di corret-tezza delle procure. Se ha commesso errori o se le sue strategie si sono rivelate inef-ficaci, è giusto che ne rispon-da davanti agli elettori. Il punto è che la politica che si fa espropriare, per de-bolezza o per interessi di bot-tega, tradisce la sua funzione.

# Renzi-Conte, sfida sulla crisi

▶I ministri renziani disertano il Cdm. Scontro con Palazzo Chigi che chiama Mattarella Passa il processo penale con la prescrizione contestata. E il premier punta a sostituire Iv

ROMA Renzi-Conte, sfida sulla crisi. Passa il processo penale con la prescrizione contestata, passa con i ministri renziani. Bellanova e Bonetti assenti. Il premier irritato: «Questa è op-posizione maleducata». Renzi: «Se cerca un'altra maggioranza gii do una mano». E Conte chia-ma il presidente della Repubbli-ca Mattarella. La preoccupazio-ne del Pd: così si va al voto. Pa-lazzo Chigi pronto a sostituire lazzo Chigi pronto a sostituire Italia Viva con un gruppo di re-sponsabili.

Allegri e Canettieri alle pag. 2 e 3

Ipotesi Lamorgese Il Colle: se salta tutto un governo ponte che porti alle urne

Marco Conti

el giorno in cui ricuce con il "Celeste impero", Mattarella si vede piom-bare sulla scrivania una mezza crisi di governo. A pag. 3 La vera partita Dietro il duello l'ex premier tagliato fuori dalle nomine

Alberto Gentili

rima dell'affondo contro Matteo Renzi, Giuseppe Conte ha telefonato a Ni-cola Zingaretti. «Bisogna fare chiarezza una volta per tutte». A pag. 5

### Intervista al presidente del Senato

Casellati: «I commissari sui vitalizi adesso valutino se dimettersi»

aria Elisabetta Alberti Casellati respinge le pole-miche sui vitalizi e sui presunti conflitti



chiamata a giudicare sui ricorsi degli ex par-lamentari. Essendosi dimessi i supplenti del-la commissione, chie-de «una riflessione da parte di tutti gli altri componenti».

### Montato il raccordo centrale (lungo 100 metri) del viadotto



### Genova, ecco il "cuore" del nuovo ponte

Genova, l'impalcato di 100 metri di lunghezza posizionato tra la pila 8 e la pila 9 (foto ANSA) A pag. 14

### Virus, scudo della Ue piano frontiere chiuse se scatta l'emergenza

►Xi al Capo dello Stato: «Grazie per l'amicizia» Cina, boom di casi. Spallanzani, turisti dimessi

Mauro Evangelisti

e la situazione dovesse precipitare, si potrebbe ar-rivare anche alla chiusura delle frontiere o, quanto meno, a controlli molto più rigorosi. Lo dice il croato Beros presidente di turno del Consi-glio dei ministri della Salute, riunitosi ieri per discutere

### Le stime europee Crescita, l'Italia fanalino di coda

L'economia italiana conti-nua ad arrancare. Nell'Eu-rozona l'Italia si conferma il Paese a più basso ritmo di crescita. Pollio Salimbeni a pag. 10

### L'inchiesta del Guardasigilli: «Non fu diligente» Vannini, nel mirino la pm che indagò

ROMA Indagini superficial avrebbero danneggiato i parenti della vittima. Azione disciplinare decisa dal ministro della Giustizia Alfonso Bonafede nei confronti del pm del caso dell'omicidio di Marco Vannini, Alessandra D'Amore. È l'ultimo colpo di scena sull'omicidio del 20enne di Cerveteri, avvenuto a Ladispoli II 7 maggio del 2015, a una settimana di distanza dalla sentenza della Cassazione che ha ordinato un processo d'appello bis. La casa dove avvenne l'omicidio non fu sequestrata, non si cercarrono trace di sangue, i vicini non furono sociati.

Rossi a pag. 13

Rossi a pag. 13

### L'omicidio Cerciello Rega «Come ti chiami?» «A che serve?» L'americano e il caso della benda



Giuseppe Scarpa un video destinato a far di-scutere, quello che immor-tala Gabriel Christian Nata le Hjorth dentro la casema dei carabinieri di via In Selci, a Roma. L'americano è bendato, con le mani dietro alla schiena mentre gli uomini dell'Arma gli fanno una serie di domande. A pag. 12

BRANKO

Buongiorno, Ariete! La festa di San Valentino è in voga dai tempi più remoti, popolarissima nei paesi anglosassoni, citata persino da Shakespeare nell'Amieto: "E quando parta l'amore, la voce di tutti gli dei placa il cielo con la sua armonia". con la sua ar

L'oroscopo all'interno

### I risultati non saranno considerati alla Maturità

ROMA L'Invalsi non fa curriculum. I risultati del test tanto contestato, che si svolge in primavera, neanche quest'anno faranno
parte della certificazione delle
competenze che sarà contenuta
nel curriculum da allegare al diploma di scuola superiore.
non è previsto che prima poi ci
rientrino. Non solo, anche il curriculum perde peso e per ques'anno non ci sara': è stato deciso infatti uno silttamento direttamente a settembre prossimo.
Le scuole che lo compileranno
insieme alla maturità, lo faranno solo in via sperimentale: non
potranno usare gil esiti.

Loiacono a pag. 14

### Invalsi, quei test ignorati dai prof



nei nuovi contratti 2019-2021 ROMA Cento euro in più in busta paga, un aumento degli stipen-di del 3,7%, 6 miliardi di risorse complessive necessarie. Questi i numeri relativi alla tornata contrattuale 2019-2021 per 3,3 milioni di lavoratori della pre-sentazione del rapporto seme-sentazione del rapporto seme-strale dell'Aran sulle retribuzio-

L'Aran: stanziati 6 miliardi

ni dei pubblici dipendenti. Bisozzi a pag. 16

tidiano di Puotia € 1.20. la dom \* € 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 M nel Molise, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Pupulia + Corriere dello Sport-Stadio €1,50 nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Pupulia + Corriere dello Sport-Stadio €1,50



1.994.000 Lettori (Audipress 2019/II)

QN Anno 21 - Numero 44

Anno 135 - Numero 38

Quotidiano Nazionale

il Resto del Carlino

VENERDÌ 14 febbraio 2020

Grandi manovre

**Nazionale** 

FONDATO NEL 1885 www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna, la giunta vira a sinistra Marche, caos nel Pd

Fiaccarini, Quarta, F. Del Prete e Forani alle p. 8 e 9







# Conte e Renzi a un passo dalla crisi

Il premier accusa il leader di Italia viva e chiama il Quirinale. La replica: «Perché non cambi maggioranza?»

Coppari a pagina 7

Al posto dei voti

### I rischi dell'emoticon in pagella

Franco Cardini

on c'è bisogno di essere esperti d'informatica o di media per sapere che cos'è l'emoticon. Nulla a che vedere con l'ematologia o altro che riguardi il sangue come qualche tapino attaccato alle anticaglie della cultura classica potrebbe credere. No: trattasi della contrazione delle parole inglesi emotion e icon. Sono le faccette tanto care a chi si scambia messaggini: circoletti con due puntini per occhi e una boccuccia che ride, sta indifferente o piange. Una scuola modenese, evidentemente all'avanguardia, ha deciso si usare l'emoticon come codice di valutazione scolasti-

Continua a pagina 13



### **DALLE CITTÀ**

Querciola di Lizzano

### Monossido dalla caldaia: due fratelli uccisi nel sonno

Tempera in Cronaca

Il raccordo in direzione Bologna

A13, lo svincolo di Altedo chiude per un mese

Radogna in Cronaca

Bologna, mobilitazione lunedì

### **Corteo per Zaky:** sindaco e rettore con gli studenti

Ussia in Cronaca



«La mie parole d'amore per chi non può sentire»

A pagina 12



Blitz in Lunigiana, 50 ragazzini identificati

A scuola con la droga sui pullman dello sballo

Leoncini a pagina 16







### VENERDÌ 14 FEBBRAIO 2020 )LO XIX



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

nno - Anno CYYYIV- NI IMERO 38 COMMA 20/8 SPEDIZIONE ARR DOST - GR 50 - MANZONI & C S P A - Por la pubblicità su il SECOLO YIY o RADIO 19 Tol



SI AGGRAVA LO SCONTRO, L'EX PRESIDENTE DEL CONSIGLIO: SE VUOLE LA ROTTURA LO AIUTIAMO

### Strappo di Renzi, governo in bilico Conte: fai opposizione maleducata

Le ministre di Italia Viva non vanno al Cdm sulla giustizia, il premier chiama Mattarella: così non va

Si aggrava lo scontro tra Italia Viva e gli alleati di governo sul tema del-la giustizia. Dopo una giornata contrassegnata dalle accuse recicontrassegnata dane accuse rec-proche tra il premier Giuseppe Conte e il leader di Iv Matteo Renzi («Fai un'opposizione maleduca-ta», «Se vuoi cambiare la maggio-ranza fallo, ti daremo una mano»), in serata il Consiglio dei ministri, al quale non hanno partecipato le ministre renziane Bellanova e Boministre renziane Bėllanova e Bonetti, ha dato il via libera al progetto di riforma del processo penale. E contrariamente alle previsioni, nel testo ha trovato posto anche il lodo Conte bis sulla prescrizione, la norma all'origine del durissimo braccio di ferro in maggioranza. Nel corso della giornata Conte ha sentito al telefono il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, senza fare quella visita al Colle che avrebbe gettato nell'ottica qui-

che avrebbe gettato nell'ottica qui-rinalizia altra benzina sul fuoco. E rinalizia altra benzina sul rucco. E al capo dello Stato ha annunciato l'intenzione di voler procedere a una resa dei conti con Renzi. Mattarella ne ha preso atto. Pare che gli abbia risposto: «Faccia quello che sisente di fare».

BERTINI, DI MATTEO, MONDO EA. ROSSI / PAGINE 4 E 5



### IL DISEGNO DI LEGGE

Francesco Grignetti / ROMA

Processo, sì alla riforma: giudizio entro 4 anni, cambia la prescrizione

Via libera del Consiglio dei minivia noera dei Consigno dei mini-stri alla riforma del processo pena-le. Il tempo limite per le sentenze è fissato in quattro anni. Accordo Pd-MSS-Leu sulla prescrizione, le modifiche sono inserite nel ddl. L'ARTICOLO / PAGINA 5

INDAGATO L'AD DELLA SOCIETÀ COSTRUTTRICE. ALLARME SULLA RETE

### Frecciarossa deragliato, ipotesi scambio difettoso

L'inchiesta sul disastro del Freccia-rossa a Lodi, costato la vita a due macchinisti, non punta più soltan-to sull'errore umano. La procura di Lodi ha deciso di indagare anche

stom Ferroviaria, la società che ha costruito lo scambio sotto accusa. L'ipotesi è che ci sia un componen-te fallato, e questo genera appren-sione anche per il resto della rete. SERRA/PAGINA10

### ICONTIPUBBLICI

Marco Bresolin / INVIATO A BRUXELLES

Crescita ferma allo 0,3% Italia ultima in Europa Dal reddito stimolo al Pil

L'Italia resta il fanalino di coda del la crescita europea. Le stime sul Pil sono state riviste dalla Commissione Ue al ribasso, allo 0,3%. Il reddi-to di cittadinanza aiuta il pil ma co-sta il doppio di quello che rende.



### Entella e Spezia, il volto felice del calcio ligure

ROBERTO SCARCELLA

Se in Liguria oggi c'è qualcuno ca-Sein Liguria oggic'è qualcuno ca-pace di fare miracoli calcistici, si trova in Serie B: lo Spezia è secon-do, nella posizione che dà diritto alla promozione diretta in A, l'En-tella, squadra di Chiavari, è tre punti sotto, in zona play-off. È se-gno che il pallone in Liguria può rotolare anche lontano da Maras-ci, davale caractera caracteria. si, dove le squadre genovesi non vivono un momento felice. L'ARTICOLO/PAGINE44E45 NAPOLETANOEMARCHIGIANI/PAGINA45

### Veneto, la crociata dell'assessore alla solitudine

NICCOLÒ ZANCAN

Il primo assessorato alla solitudine è stato istituito nel Vene-to. Villa del Conte: 5700 abitan-ti, un orizzonte di campi coltiva-ti a radicchio e villette. «Piano to raticethio e vinette. «Prano con la parola solitudine», dice la sindaca Antonella Argenti. «Nonvorrei che venisse frainte-sa. Noi non intendiamo la soli-tudine esistenziale, la tristez-za. Ma lo smarrimento dei citta-dini di fronte a una società semdini di fronte a una società sempre più robotizzata». L'ARTICOLO / PAGINA 11



### **BUONGIORNO**

L'inarrestabile chiusura delle librerie è accompagnata da pianti luttuosi ai quali mi unisco con occhi rossi e sbigottimento. Di tutte le retoriche a cui cedo, quella della libreria è la più irresistibile: la preziosa miniera del sapere, il luogo d'incontro nella vertigine della cultura, il saggio libraio con gli occhiali in punta di naso. Che sa. Econsiglia. Senza fretta. Nei tempi dilatati della conoscenza. Ah, come soffro, come maledico la mia patologica frenesia merbagno di lacrime il tappeto di imballaggi Amazon -lavoro e reddito sottratti al saggio libraio. È intanto non mi perdo una delle dolenti orazioni sul mondo forsennato incapace di meditazione, sul tessuto sociale sfibrato, sull'acapace di meditazione, sul tessuto sociale sfibrato, sull'alienazione delle nuove generazioni, non uno degli accora-ti appelli ai ragazzi a riscoprire i libri, lo scrigno magico,

### Lo scrigno magico | MATTIA

le ali della fantasia, il nettare dell'anima. Leggete, ragazzi, leggete esarete uomini migliori. E fra tutre le retoriche a cui cedo, a questa magari resisto. Pol Pot, uno dei più spettacolari macellai del Novecento, studio alla Sorbonspettacolari macellai del Novecento, studiò alla Sorbonne esi avvoltolò nell'esistenzialismo sartriano. L'assassino di massa Mao Zedong esordì alla vita pubblica da bibliotecario (e si bevve tutto Marx). Adolf filitler si portò fino nel bunker una parte della sua biblioteca di sedicimila
volumi. L'ayatollah Khomeini si ingozzò di letture durante l'esilio parigino, preparando la dittatura della sharia.
Lenin adorava Tolstoj, Dostoevskij e soprattutto Cechov.
Qualche estrosa eccezione dimostra che i libri non rendonuicliori i libri semma danon n'il strumenti per capire no migliori. I libri semmai danno più strumenti per capire e dunque scegliere, anche il male maggiore.





 $6\,2,\!50^{\star}$ in Italia — Venerdi 14 Febbraio 2020 — Anno 156°, Numero 44 — ilsole<br/>24ore.com

### Il Sole

# 

Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole «Le fabbriche che costruirono l'Italia»: il racconto dei luoghi del creare



Phis24 Previdenza, ecco dove investe il tuo

fondo pensione -domani con il quotidiano



FTSE MIB 24892,15 +0,12% | SPREAD BUND 10Y 130,60 +2,20 | €/\$ 1,0867 -0,43% | BRENT DTD 56,63 +0,87%

Indici&Numeri → PAGINE 32-35

PANORAMA GOVERNO SUL FILO

Conte telefona

zi. In serata il premier ha avuto un o quio telefonico con il capo dello o Mattarella, dal quale sarebb vato il via libera a fare quello ch ne opportuno.

XI RINGRAZIA IL QUIRINALE Mattarella: con la Cina un'amicizia imperitura

«Abbiamo un nemico comune nel-Pepidemia in corso e come ha scritto il presidente XI Jinping nel messaggio che mi ha inviato, le difficoltà sono temporanee, le amicizie imperiture»

RIFORMA IRPEF,

PROGRESSIVITÀ

DA RILANCIARE

di Giuseppe Zizzo - a pag. 19

UN DECALOGO

Gregori (dg di Credem):

«Pronti per il risiko 2020» «Ci stiamo guardando attorno, anche

di consolidamento». Par no Gregori, direttore gene em. Il mercato scommett con Banco Desio. —ap

Air Italy, Ryanair si sfila da un eventuale acquisto

David O'Brien, chief commerci officer di Ryanair, nega un piar per Air Italy. «Non c'é interes» per comprare Air Italy. Non ha sli interessanti». L'interesse è inveper una seconda base in Sardegn a Olbia.

COMPAGNIE AEREE

PER LEGISLATORI VOLENTEROSI

al Ouirinale: resa dei conti con Renzi

okohama.it 🚹 🗷 🖾 🖸

### BTp triennali, domanda boom a tassi sotto zero

Allo studio la mini Ires per chi torna in Italia

### TITOLI DI STATO

La caccia ai rendimenti spinge la richiesta delle emissioni italiane

Il Buono a tre anni collocato a -0,1%, il rendimento più basso mai registrato

Premiata la percezione di maggiore stabilità dopo il voto in Emilia-Romagna

Edizione chiusa in redazione alle 22,30

Tesoro italiano torna a finanziarsi a tassi negativi. Jeri ha collocato un BTP triennale con un rendimento di -0,1%, il più basso mai registrato. Ilboom della domanda di titoli di Stato italiani si è fatto sentire anche sullo spread che ha chiuso a 128 punti base dopo aver toccato quota 125, il minimo da maggio 2018. Due i fattori dietro l'evploit dei titoli italiani: la percezione di un minor rischio politi-co. rafforzata dal risultato delle

Franceschi e Carlini —a pag.;



«Con Italexit e deficit elevato inevitabile ridurre il rating»



litiche fiscali in grado di aumentare il debi blico e un aumento del rischio di Italexit». ola di Kathrin Muehlbronner, responsabile

# Opere prioritarie, ultimato solo il 21%

Patuanelli propone aliquota ridotta dal 24 al 10% La Ue: Pil in calo allo 0,3%

Abbattere l'Ires dal 24 al 10-12% per le aziende che, dopo aver delocaliz-zato all'estero, decidono di riporta-re in italia la produzione. È la pro-posta più dirompente emersa ieria margine dell'incontro a Palazzo

Cingi vra in premier conte, cinque ministri e alcuni parlamentari della maggioranza. Lo sgravio fiscale proposto dal ministro dello Svilup-po economico, Patuanelli, durerebbe 5 anni durante i quali l'impresa è obbbligata a non disinvestire. Il ministero dell'Economia punta a un unuovo programma per lo sviluppo della finanza alternativa e ad accelerare il l'ancio dei streen bond. Inlerare il lancio dei green bond. In-tanto la Ue ha rivisto al ribasso la crescita italiana: +0,3% nel 2020.

### INFRASTRUTTURE

A 20 anni dalla Legge Obiettivo terminati lavori per soli 19 miliardi su 89

Aquasi venti anni dalla legge obiet-tivo sulle grandi infrastrutture stra-tegiche, delle 25 opere classificate come di «serie A» per un valore di 89 miliardi di euro sono stati comple-

bre 2019.Le opere cor nesi e tutte di importo medio: latan-genziale est, la M5 da Garibaldi a San Siro e la M5 da Garibaldi a Mon-za Bettola. Va aggiunto che nel rap-porto il Mose, che da solo vale 5-493 porto il Mose, che uasoni milioni di euro, viene cla ampriin corso» man

mila

**Appalti** Per le ritenute certificazione da presentare entro il 24 febbraio

### Rete Telecom, spunta Kkr. Vivendi esclude di vendere

Il fondo, pronto a mettere un cip, valuta la rete secondaria 7-7,5 miliardi

secondaria di Telecom ed e di-sposto a metterci un cip. La cosa al momento non è collegata a dossier Open Fiber: nè Enel, nè

### I FRONTI APERTI

Il big Usa degli investimenti in campo anche sul dossier torri

Carlo Festa - a pag.13

### Huawei (Cina) torna nel mirino degli Usa: spia utenze telefoniche

Tensione con la Francia che apre alla società per la prossima gara 5G

i telecomunicazioni Hu orna negli Stati Uniti al cen ccuse di spionaggio. Secon uni funzionari il colosso c cuni funzionari il colosso cinesi è in grado di spiare le utenze cel· lulari. Intanto in Francia il mini-sto Le Maire annunci a che

### LA STRATEGIA

Ibarra (Sky): a breve il debutto nella banda ultra larga e nel fisso

### .moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA

New York in affanno tra crisi e abbandoni

# Diciotto Lune DISTILLERIA MARZADRO

### LA BUROCRAZIA FERMA IL DRAGAGGIO DEI CANALI

Porto di Venezia bloccato, maxi manifestazione dei marittimi



industriali fanno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto di Venezia, che rischia di perdere la proprio controlità

### II Tempo







QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Venerdì 14 febbraio 2020 Anno LXXVI - Numero 44 - € 1,20 San Valentino

a Latina e prov.: II Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: II Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: II Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

### **CRISI A UN PASSO**

Renzi e Conte allo scontro finale sulla prescrizione: Italia viva diserta il consiglio dei ministri Il capo dell'esecutivo telefona al Colle e poi fa approvare il «lodo bis». Ormai è davvero rottura

### **Cold** case

### Assassina presa 14 anni dopo

Americana arrestata a Casal del Marmo Aveva ucciso il marito

a pagina 19

### Mondo di mezzo

### Politici condannati di nuovo in libertà

Escono di cella in sette grazie alla bocciatura della Spazzacorrotti



### Caos nei cieli **Crac Air Italy** Ryanair si sfila

Il vettore low cost si chiama fuori dal salvataggio

Barbieri a pagina 7

### **Avanti fuffa**

### Senza Sardine non sei nessuno

Ministri, sindaci, talk Tutti a dare la caccia all'ultimo status symbol



De Leo a pagina 4

### Il Tempo di Oshø

«Assenti maleducati»; «Non sei il preside» Tra Rottamatore e premier è lotta di classe

••• Scontro totale tra Matteo Renzi e Giu-••• Scontro totale tra Matteo Renzi e Giu-seppe Conte. Italia viva diserta il consi-glio dei ministri che approva la riforma del processo penale, comprensiva del discusso «Jodo bis» sulla prescrizione. Una sfida palese all'ex Rottamatore che ha già pronta la vendetta. La sopravviven-za del governo non è mai stata così a rischio.

Martini a pagina 3

### Lotta a destra

Meno popolare della Meloni E Salvini cambia strategia

Solimene a pagina 5

### Arriva l'infornata

Bankitalia non fa più niente ma assume 400 persone

Caleri a pagina 6

# "Famme nasconne che ho detto a tutti che sto male"

### Vittoria! Via al rimborso della Tari

### Piazzale Clodio

Mistero in tribunale Nessuno sa se è assicurato

Ossino a pagina 17

••• Rischia di aprirsi una immensa voragine nei conti di Ama: il direttore del Dipartimento Ambiente del Campidoglio, Laura D'Aprile, ha spedito all'Amministratore unico di Ama una lettera in cui viene ordinato all'Azienda di specificare nei rendiconti mensili anche i disservizi sulla mancata raccolta dei rifiuti. Rendiconti con la specifica menzione di questi disservizi potrebbro essere utilizzati dai cittadini per chiedere il rimborso della Tari.

Magliaro a pagina 16



### **ILCONTAGIO CRESCE**

La virologa Ilaria Capua gela tutti: «Non si pensi che l'Italia sia immune»

Mariani e Lenzi alle pagine 9, 10 e 11





Buon San Valentino. San Valenti-no vale per chi sta insieme, un po' meno per chi si è lasciato, molto per chi desidera mettersi insieme con qualcuno. San Valentino vale per tutqualcuno. San Valentino vale per tuti, meno per quegli uomini che massacrano di botte o uccidono la propria
donna, quegli uomini, cioè, che distruggono l'immagine maschile e che, tabota, creano bambine e bambini incomprensibilmente privi di madre. Ecco,
proviamo a festeggiare San Valentino
pensando a un modo per far ragionare quei maschi non in buona salute
mentale. Usiamo questa festa fatper qualcosa di più importante, di più solido che guardi la
futuro, migliorandolo.



Venerdì 14 Febbraio 2020 Nuova serie - Anno 29 - Numero 37 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

Con il decreto Milleproroghe medici in corsia dai 20 ai 70 anni

\_\_\_ Damiani a pag. 24

Compensi oltre 120 giorni esclusi dalla tassazione ordinaria

Alberici a pag. 26

Multe latte, lo Stato all'incasso nonostante lo stop di Cds e Ue

Chiarello a pag. 30

### SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Giudici tributari - La sentenza sulla tassazione dei compensi

Multe latte - Riscossione, il decreto ministeriale

Appal-ti e ritenute - La circolare dell'Agenzia delle

### Matteo Renzi: Conte la smetta di spifferare. Se ha qualcosa da dire esca allo scoperto e lo dica

Franco Bechis a pag. 7





# Prorogate le nomine dei revisori

Da quattro a sei mesi di tempo in più per istituire i nuovi organi di controllo, che potranno cominciare a operare sui bilanci del 2020 (e non quelli del 2019)

Prorogato di almeno quattro o soi mesi il termine scaduto il 16 dicembre 2019 per adeguare gli statuti delle arl e per istituire gli organi di controllo o il revisore preposti a vigilare sugli assetti organizzativi delle imprese per prevenire la crisi. La data viene, infatti, rimessa alla scelta delle singole societa, poiché l'art. 6-bis del decreto Milleproroghe farebbe slittare l'obbligo di nomina entro la data di approvazione dei bilanci relativi all'esercizio 2019.

Pollio a pog. 25

OCCHI APERTI

I piani ecologici Ue rischiano di premiare Francia e Germania

### In maggio un'elezione regionale anche in Valle d'Aosta: 3 governatori in 2 anni



au 2018 la Valle d'Aosta ha cambiato cinque governi in cinque anni. E dal 2018 il 2019, i governatori che si sono succedui sono stati ben tra. A maggio, in seguito all'emnesima crisi dell'escutivo in carica, 128 mila abitanti della piccola regione torneranno a votare, assieme a Veneto, Liguria, Toscana, Marche, Puglia e Campania. Ad aprire la moya grais politica is Vulla 24 anni.

### DIRITTO & ROVESCIO

È nelle sale cinematografiche un bel film francese dal titolo Alice e il sindaco magistralmente inteb nette view view is the bloom of the interpretate of Fabrice Luchini (qui in dimensione grandioso) et avoid ed in no giocane brillanmouster. Lichini el li indaco di sinistra di Lione, la seconda città francese dopo Parigi. Si muove sornione, quasi pattinando tra circondato da inconsistent ima implacabili esperti in comunicazione, un consistenti ma implacabili esperti in comunicazione, surfa fra gli inconti: spenti produce produce del produce del

Roberto Gualtieri: basta bandi gratis per i professionisti

a pag. 31

Disegnata in Italia, a Verona, la mappa del tumore

Da criptovaluta a bene rifugio: il bitcoin oltre i 9.200 euro

Bianchi a pag. 14

Gambero Rosso, a Roma il primo **Global Summit** sul vino 4.0

Mendaia a pag. 15

Johnson di corsa: 100 miliardi per l'Alta velocità nel Regno Unito

ne a pag. 12

Affitti brevi, la differenza è sempre più nei servizi offerti

Capisani a pag. 15

### HAI PERSO I TUOI SOLDI INVESTENDOLI IN TITOLI?

Noi te li facciamo restituire!

Se hai subìto PERDITE, verifica GRATUITAMENTE, SE e QUANTO puoi recuperare su:

Azioni e obbligazioni: MPS, Carige, Popolare di Bari ed altre Titoli: Portugal Telecom, Astaldi, CMC, Bond Venezuela etc. Covered warrant, Certificati a leva fissa, CFD Per le Aziende: Affidamenti bancari e Derivati

APPROFITTA DELLA FORMULA ZERO COSTI ANTICIPATI

NON FARE QUELLO CHE LORO TI DICONO DI FARE, FAI QUELLO CHE È GIUSTO PER TE!

no un rinomato Professionista che lavora nel settore della sicurezza informatica. In questi anni ho estito una buona parte del mio patrimonio in azioni e certificates A LEVA che mi hanno causato rdite stratosferiche che hanno inciso non poco sul mio bilancio familiare.

Dopo aver parlato con alcuni studi legali, il verdetto è stato sempre lo stesso: sono un cliente piuttosto "sofisticato" e quindi è difficile che mi diano ragione se contesto le perdite. Ricordo ancora il giorno in cui ricevetti la chiamata della Martingale Risk che mi proponeva di agire nei confronti della banca, visto che i prodotti che mi avevano venduto erano INADEGUATI e INCOERENTI

All'inizio ero scettico, ma poi decisi di affidarmi a loro perché, in fondo, non mi chiedevano NESSUN ANTICIPO e dunque NON RISCHIAVO NULLA. Perché non metterli alla prova? Alla fine, ho recuperato molto più di quanto sperassi.





MartingaleRisk 800 057 750 Chiamaci al numero: 06/32 65 28 28 - Roma | 02/89 09 22 80 - Milano o invia una email ad: info@martingalerisk.com

CON IL MIO PROFILO DI RISCHIO.

1.994.000 Lettori (Audipress 2019/II)

Anno 162 - Numero 44

Quotidiano Nazionale

QN Anno 21 - Numero 44

# LA NAZIONE

VENERDÌ 14 febbraio 2020

**Nazionale** 

FONDATO NEL 1859 www.lanazione.it



Blitz in Lunigiana, cinquanta ragazzini identificati dai carabinieri

### A scuola con la droga sui pullman dello sballo

Leoncini e Ciardi alle pagine 10 e 11





# Conte e Renzi a un passo dalla crisi

Il premier accusa il leader di Italia viva e chiama il Quirinale. La replica: «Perché non cambi maggioranza?»

Coppari a pagina 7

Al posto dei voti

### I rischi dell'emoticon in pagella

Franco Cardini

on c'è bisogno di es-N sere esperti d'informatica o di media per sapere che cos'è l'emoticon. Nulla a che vedere con l'ematologia o altro che riguardi il sanque come qualche tapino attaccato alle anticaglie della cultura classica potrebbe credere. No: trattasi della contrazione delle parole inglesi emotion e icon. Sono le faccette tanto care a chi si scambia messaggini: circoletti con due puntini per occhi e una boccuccia che ride, sta indifferente o piange, Una scuola modenese, evidentemente all'avanguardia, ha deciso si usare l'emoticon come codice di valutazione scolasti-

Continua a pagina 13



### DALLE CITTÀ

Indagine dei carabinieri

### Molestie e abusi su una bambina Settantenne arrestato

Spano in cronaca

### Infrastrutture

La Fortezza cambia volto Via al restyling

Mugnaini nel Qn e in cronaca

### Al posto di Lavia

### **Stefano Accorsi** direttore artistico della Pergola

Giuliani Foti in cronaca



S. Valentino: lettera alla moglie malata di Alzheimer

«La mie parole d'amore per chi non può sentire»

A pagina 12



Il Consiglio di Stato non accoglie il ricorso

### Stop aeroporto di Firenze Ora si riparte da capo

Caroppo a pagina 6 e in cronaca





### La Repubblica



# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Weekend Venerdì 14 febbraio 2020

Direttore Carlo Verdelli

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

L'editoriale

Il vittimismo dell'uomo forte nel Paese senza coscienza

di Ezio Mauro

N el sottile ma continuo cedimento italiano, che allontana progressivamente ogni giorno il Paese da un minimo ancoraggio condiviso di valori, regole, principi e misure, ormai un leader politico può attaccare un giornale in Parlamento, come se fosse normale nel costume democratico deformato in cui viviamo. Impegnato a «difendere i confini d'Italia» Matteo Salvini ha infatti trovato il tempo di attaccare Repubblica nell'aula del Senato, chiamata a dar via libera al giudizio del tribunale di Catania sull'ex ministro dell'Interno per sequestro di persona, nel caso dei 131 migranti della nave Gregoretti tenuti al largo per quattro giorni. La cornice era dunque solenne. Da uomo di Stato, Salvini avrebbe potuto difendere la sua condotta messa sotto accusa, illustrandone le ragioni in riferimento all'ordine e alla sicurezza, spiegando le sue scelte sull'immigrazione finalmente in termini di politica e non di ossessione, davanti al Parlamento e alla pubblica opinione. Così fa un leader sicuro della propria linea e delle motivazioni che la sostengono, su un tema controverso che divide il Paese. Usando proprio la drammaticità politica del contesto per un discorso di razionalità e di coscienza. Quel che è avvenuto è esattamente l'opposto. • continua a pagina 34

### MAGGIORANZA ALLO SBANDO

# ui viene giù tut

Il premier: no ai ricatti sulla prescrizione. Renzi: "Sfiducia per Bonafede entro un mese. Pronto pure al voto" Consulto tra presidente del Consiglio e Quirinale. Zingaretti: Matteo si comporta come fece con Enrico Letta

### L'idea di Conte: sostituire Iv con un pugno di responsabili

Lo scontro sulla prescrizione met-te a rischio il governo. Ieri i renzia ni hanno disertato il Consiglio dei ministri sulla giustizia. Renzi ha detto di essere «pronto anche al voto» e di volere la sfiducia per Bonafede. Conte si è consultato con il Quirinale e studia di sostituire Italia Viva con una pattuglia di re-

sponsabili: «Non accetto ricatti».

di Ciriaco, Cuzzocrea, Milella
Vecchio e Vitale • da pagina 2 a 4

Il commento

### Prove tecniche di crisi

di Claudio Tito

a crisi è virtualmente aperta. Non si tratta di dichiararlo formalmente, ci sono i fatti a testimoniarlo. Se uno dei partiti della maggioranza diserta deliberatamente il Consiglio dei ministri, la frattura è comunque consumata. È possibile che ognuno dei partner della coalizione – compreso il premier – abbia un personale interesse a nascondere sotto il tappeto la polvere prodotta in sei mesi di vita. Ma l'orizzonte giallorosso appare ormai segnato.



Allo Spallanzani La gioia dei cinesi dimessi dopo la guarantena

Fine della quarantena

### "Addio virus" La festa dei cinesi in ospedale

di Michele Bocci

Nel momento degli abbracci di addio, poche parole sono bastate a uno dei 20 turisti cinesi per sintetizzare a medici e infermieri dello Spallanza-ni lo strano viaggio appena concluso: «È stata un'esperienza straordinaria». E in ef-fetti, per chi era partito con l'idea di visitare Firenze, Roma e altre località italiane, trovarsi chiuso due settimane in un ospedale con la paura di aver preso il coronavirus deve essere stata una prova fuori dal normale. Tutti quei giorni trascorsi da sani in un reparto di malattie infettive alla fine hanno creato legami.

di Dusi, Santelli e Vecellio alle pagine 10, 11 e 13



### Il carabiniere ucciso

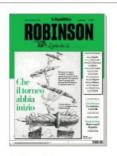
### La gogna video per il complice dell'assassino

di Carlo Bonini

l video dell'interrogatorio abusivo del cittadino Usa Gabriel Christian Natale Hjorth, accusato dell'omicidio del maresciallo Mario Cerciello Rega, torna a interpellare l'Arma su una questione dirimente.

alle pagine 18 e 19 con un servizio di Autieri

### Domani su Robinson



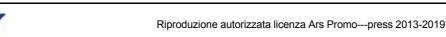
Via al torneo letterario

Il personaggio



### Quelle parole semplici di Elly Schlein

di Concita De Gregorio a pagina 35



San Valentino L'amore digitale infrange le barriere sociali

ale

**Coppie gay** Il romanticismo non si baratta con la parità

ADIA CODDI D SE

**Coppa Italia** Ronaldo di rigore raggiunge il Milan al 91'

ARILLÀ, GARANZINI, MANCINI, ODDENINO – PP. 34 E 35





# LA STAMPA

VENEDDÎ 14 EERRD AIO 9090



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 C II ANNO 154 II N.44 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DOB-TO II www.lastampa.it

GNI

GIUSTIZIA, S'AGGRAVA LO SCONTRO: LE MINISTRE DI IV DISERTANO IL CDM, CHE VARA LA RIFORMA DEL PROCESSO PENALE

# Conte-Renzi, governo in bilico

Rabbia del premier: fate opposizione maleducata. E chiama Mattarella: resa dei conti, così non va Parisi (Agenzia del Lavoro): grazie al Reddito trovati 40 mila posti. Pil, Italia maglia nera nell'Ue

CONTRO I DANNI DEL CORONAVIRUS

### UN VACCINO PER CURARE L'ECONOMIA

MARIO DEAGLIO

Parallelamente all'epidemia di coronavirus c'è un altro malanno che gira per il mondo. Non colpisce l'organismo degli esseri umani ma le loro idee, i loro programmi, i loro piani di vita e di lavoro; non fa venir la febbre, opeggio, mas convolge gli orizzonti, elimina le certezze; può paralizzare la produzione, mettere in forse programmi e propositi, trasformandoli, al massimo, in auspici e

se programme e propositi, trastormandoli, al massimo, in auspici e
speranze.

Con ogni giorno che passa senza progressi visibili contro l'epidemia, i governatori delle banche
centrali e i ministri economici si
rendono conto che quest'effetto
collaterale del coronavirus rende
più verosimile la necessità di rivedere in profondità leggi finanziarice politiche monetarie messe assieme con difficoltà; i dirigenti e
gli imprenditori rimandanoi «dossier» sui nuovi investimenti, sperando che il 2019 nCoV (è questo
il nome scientifico del nuovo malanno) porti solo a un piccolo rinvio. Il «listino» dei contagiati e dei
controllati viene esaminato dagli
esperti finanziari con l'attenzione
normalmente riservata ai listini
delle Borse.

delle Borse.

E gli economisti? Allargano le braccia, sanno che la credibilità delle previsioni economiche aveva cominciato a ridursi ben prima della comparsa di questa «bestiaccia». Ieri la direttrice del Fondo Monetario, Kristalina Georgieva, ha provato a tranquillizzare tutti, dicendo che a una rapida contrazione seguirà una rapida ripresa, solo buone parole.

Strappo nel governo sulla giustizia: le ministre di Italia viva disertano il Cdm, che vara la riforma del processo penale. Conte: «Fate opposizione maleducata». E telefona a Mattarella. Renzi: «Il premier vuole la rottura? Pronto ad aiutarlo». L'Italia ultima per crescita nell'Ue. Servizi – pp. 2-7

LA CANDIDATURA DEL PD

Campidoglio, corsa a due Calenda-Letta

"Piccoletto", "pagliaccio": sfida Trump-Bloomberg su Twitter

### FABIO MARTINI

Eppur si muove. La "notizia" è questa: il prudentissimo Pd di questa stagione politica, sul fronte-Roma si sta muovendo con passo accelerato, pur di provare a riconquistare la Capitale alle elezioni del 2021. E dopo Calenda, spunta la damdidatura di Enrico Letta. - + 5

# IRAN CLAUDIO GALLO II leader riformista "I pasdaran vogliono il potere assoluto"





contro la solitudine



### LE STORIE DIEGO MOLINO

Torino, l'arte risveglia le emozioni dei malati di Alzheimer

7.00

La scultrice che lavora il pino cembro

L'ex sindaco di New York Michael Bloomberg con il presidente americano Donald Trump FLORES D'ARCAIS –P. 13

### BUONGIORNO

L'inarrestabile chiusura delle librerie è accompagnata da pianti luttuosi ai quali mi unisco con occhi rossi e sbigottimento. Di tutte le retoriche a cui cedo, quella della libreria è la più irresistibile: la preziosa miniera del sapere, il luogo d'incontro nella vertigine della cultura, il saggio libraio con gli occhiali in punta di naso. Che sa. E consiglia. Senza fretta. Nei tempi dilatati della conoscenza. Ah, come soffro, come maledico la mia patologica frenesia mente bagno di lacrime il tappeto di imballaggi Amazon lavoro reddito sottratti al saggio libraio. E intanto non mi perdo una delle dolenti orazioni sul mondo forsennato incapace di meditazione, sul tessuto sociale sfibrato, sull'alienazione delle muove generazioni, non uno degli accorati appelli ai ragazzi a riscoprire i libri, lo scrigno magico,

### Lo scrigno magico

le ali della fantasia, il nettrare dell'anima. Leggete, ragazzi, leggete e sarete uomini migliori. E fra tutte le retoriche a cui cedo, a questa magari resisto. Pol Pot, uno dei più spettacolari macellai del Novecento, studiò alla Sorbonne e si avvoltolò nell'esistenzialismo sartriano. L'assassino di massa Mao Zedong esordì alla vita pubblica da bibliotecario (e si bevve tutto Marx). Adolf Hitler si portò fino nel bunker una parte della sua biblioteca di sedicimila volumi. L'ayatollah Khomeini si ingozzò di letture durante l'esilio parigino, preparando la dittatura della sharia. Lenin adorava Tolstoj, Dostoevskij e soprattutto Cechov. Qualche estrosa eccezione dimostra che i libri non rendono migliori. I libri semmai danno più strumenti per capire edunque scegliere, anche il male maggiore.









### Christian Louboutin: Voglio restare indipendente

Il 26 febbraio a Parigi inaugura la maxi mostra che celebra lo stilista Manzoni

Il Tesoro chiama

gli head hunter

per la lista del

nuovo cda Mps

(Gualtieri a pagina 2)

OBIETTIVO BORSA

Il board Carige

già al lavoro per chiudere il bilancio

dei commissari (Gualtieri a pagina 2)



### Amazon vince ricorso sulla gara cloud del Pentagono

Un giudice Usa blocca il contratto da 10 miliaro assegnato a Microsoft Bussi

a pagina 9

Venerdì 14 Febbraio 2020 €2,00 Classeditori





### BORSA +0,12%

Dow Jones	29.496 W
Nasdaq	9.739 🛕
S&P 500	3.382
Tokyo	23.026 🔻
Francoforte	13.746 🔻
Zurigo	11.092
Londra	7,452 🔻
Parigi	6.093 🔻
VALUTE	

### **FOCUS OGGI** L'Italia prova a convincere Bruxelles sugli Eltif



### Sia sigla intesa in Svezia

Swedbank sceglie il gruppo italiano per abilitare

### sullo yuan digita

La banca centrale cinese depoi brevetti per il lancio di un siste pagamenti basato sulla nuova i elettronica. I timori di Washing Dal Maso a pagina 4

# INFRASTRUTTURE IL FONDO KKR PRONTO AD AFFIANCARE IL GRUPPO TLC PER L'OPERAZIONE OPEN FIBER

Il private equity Usa è disponibile a rilevare anche una quota di minoranza del network secondario in rame valutandolo circa 7 miliardi. In borsa Telecom guadagna il 3,6%. Vivendi appoggia Gubitosi -(Follis a pagina 3)-

DOPO IL CROLLO DELLA PRODUZIONE NUOVI SEGNALI DI FRENATA PER L'ECONOMIA: L'UE LIMA LE STIME SUL PIL

### Italia in panne ma il governo litiga ancora

Nel 2020 solo +0,3%. Gentiloni: dovrete lavorare. Scontro Conte-Renzi, Colle preoccupato per la crisi

### IL NODO MORELLI LE COMPAGNIE DANNI E VITA

Il fondo Apollo vuole vendere le assicurazioni Amissima incassando una plusvalenza

(Messia a pagina 11)

### PORTAFOGLIO DI UFFICI

La Covivio di Del Vecchio offre quasi 700 milioni per il mattone del gruppo tedesco Godewind

(Bertolino a pagina 13)

Cassintegrazione e fondo di sostegno, ecco le grane segrete di Alitalia (Zoppo a pagina 8)

Pubblicità, in Italia Google e Facebook incassano quanto tutte le televisioni (Montanari a pagina 12)





Studio Temporary Manager

### HAI BISOGNO DI UN TEMPORARY MANAGER?

Studio Temporary Manager™ S.p.A. è la 2^ società Italiana specializzata a 360° nei servizi di Senior Temporary Management, per fatturato e numero di missioni svolte. I Soci sono Temporary Manager Professionisti da vent'anni. sono anche autori di 4 libri, articoli, pubblicazioni e relatori in seminari e corsi sul Temporary Management.

### Studio Temporary Manager si occupa di:

- · Riorganizzazioni ristrutturazioni aziendali
- · Passaggi generazionali & Governance aziendale
- · Turnaround, ex art. 67 e 182 bis L.F. compresi
- · Riorganizzazione commerciale/marketing
- · Rivisitazione rete vendita, start up nuovi business/B.Unit
- · M&A, Capital advisoring, ricerca partner industriali/ finanziari
- · Operation, riorganizzazioni e digitalizzazione d'impresa
- · Controllo di gestione, business intelligence
- · Implementazioni ERP, analisi e software selection
- · Presenza indipendente nei Consigli di Amministrazione
- · Pianificazione strategica
- · Ricerca & Selezione con Autorizzazione Ministeriale

Studio Temporary Manager™ S.p.A. - Viale del Lavoro, 33 - Verona est, Centro direzionale E33
Tel. 045 80 12 986 - studio@temporarymanager.info - www.passaggiogenerazionale.info



### shipmag.it

### **Primo Piano**

### Assoporti: 'Aiuti di Stato, ecco perché l'Ue sbaglia'

Roma 'Si deve preliminarmente rilevare che la lettera di avvio del procedimento inviata dalla Commissione Ue alla Repubblica italiana e l'invito a presentare osservazioni contengono molteplici inesattezze riguardanti il regime dei porti e dei servizi ed attività portuali vigente in Italia. L'erronea ricostruzione svolta dai servizi della Commissione incide, falsandola, sulla configurazione dell'esenzione dall'imposta sulle società, di cui godono le Autorità di Sistema Portuale italiane (AdSP), quale aiuto di stato'. E' l'incipit della lettera inviata oggi da Assoporti, l'associazione dei porti italiani, alla DG Competition Ue con cui identifica in dettaglio 'i profili di erroneità nella ricostruzione del regime portuale italiano', contenuti nelle osservazioni di Bruxelles che sono alla base dell'indagine per aiuti di Stato contro l' Italia.



ssoporti: Aluti di Stato, ecco perché l'Ue sbaglia"





### **Trieste**

# Trieste resta primo porto d' Italia Nel '19 container record: +9% E D' Agostino studia il suo futuro

Nel 2019 il Porto di Trieste si conferma primo scalo merci d' Italia: 62 milioni di tonnellate movimentate. Di rilievo soprattutto l' aumento record per i container (+9%), settore con la grandi potenzialità (in foto, il Molo VII). Oltre 10 mila i treni. Intanto iniziano i ragionamenti attorno al presidente Zeno D' Agostino, il cui mandato scade a novembre. d' amelio e favarato / Alle PAG. 2 e 3.





### **Trieste**

### IL BILANCIO 2019 DELLO SCALO

### Traffico container record per il Porto di Trieste e treni a quota 10 mila

Nella movimentazione dei Teu scalzata Livorno e quarto posto in Italia: trend in crescita mentre i concorrenti calano. Male l' autostrada del mare con la Turchia

Diego D' Ameliotrieste. Un balzo in avanti da record nel traffico container, oscurato in parte dal tonfo dell' autostrada del mare con la Turchia. Il porto di Trieste tiene in un 2019 caratterizzato da una congiuntura difficile per tutti gli scali concorrenti e si conferma il primo in Italia per tonnellaggio. Ma se quest' ultimo elemento è drogato dai volumi di greggio pompati dall' oleodotto, colpisce il +9% del traffico contenitori: un dato che non solo è in controtendenza con i risultati negativi di Genova, Venezia e Capodistria, ma che porta Trieste a superare Livorno e a classificarsi dunque al guarto posto in Italia dopo Genova, Gioia Tauro e La Spezia per Teu movimentati. Il bilancio 2019 è stato fornito ieri dall' Autorità portuale. Trieste è ancora una volta il primo porto in Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate, cui si aggiungono ora i 4 milioni di Monfalcone, divenuto parte integrante del sistema. Nel complesso lo scalo segna nell' anno passato una contrazione dell' 1%, dovuta al crollo del traffico dei camion trasportati su traghetti da e per la Turchia. Ma se questa è la nota dolente, il presidente Zeno D' Agostino può godersi il dinamismo del traffico container, che toccano i 790 mila Teu e



crescono in un anno del 9%: si tratta del record storico per il porto. Per D' Agostino, «un incremento quasi in doppia cifra è qualcosa di molto importante in una congiuntura generale sfavorevole per tutti i porti adriatici». Nel 2019 Venezia perde infatti 1,5 milioni di tonnellate di merci attestandosi su 24,9 milioni (-5,9%): una flessione che si accompagna alla cessazione della linea diretta container con il Far East e che si traduce nel -6,1% dei contenitori, passati a 593 mila Teu. Non va meglio a Capodistria, dove i traffici complessivi si assestano a 22,8 milioni di tonnellate e i container a 959 mila Teu, con una flessione che sul 2018 è rispettivamente del 5% e dello 0,5%. Diverso invece il caso di Fiume, che con un +20% arriva a 271 mila Teu, anche se quello dei contenitori è l' unico settore in crescita. Sul versante tirrenico non sono invece ancora disponibili i dati definitivi di Genova, i cui vertici stimano però un calo complessivo compreso fra il 2 e il 4%, con una flessione probabilmente più ridotta per i container. L' altro fronte positivo per Trieste continua a essere quello dei traffici ferroviari. Il porto non cresce come negli anni passati, ma si consolida e tocca la soglia psicologica dei 10 mila treni, pari a circa 210 mila camion tolti dalla strada. Oggi il 56% dei container sbarcati o imbarcati a Trieste usa la ferrovia: ben oltre quel 50% che l' Ue ha fissato come obiettivo del traffico merci europeo entro il 2050. D' Agostino invita a leggere il dato con attenzione: «Vero è che non cresciamo come in passato, ma bisogna considerare che la sola Ferriera di Servola sposta ogni anno da sola 2 mila treni e che il flusso ha cominciato a ridursi già l' anno scorso. Manteniamo però un trend positivo grazie alla crescita del Molo VII», che nel 2019 ha battuto il suo record precedente con 3.634 convogli in partenza o in arrivi, pari ad un +17% sull' anno precedente. D' Agostino ha sempre rivendicato il percorso che ha portato Trieste a diventare primo porto ferroviario d' Italia e davanti alle nuove statistiche sottolinea «i risultati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014





### **Trieste**

ad oggi da 5 mila a 10 mila treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni. Già nel 2019 sono partiti i cantieri del nodo di Campo Marzio, ma il 2020 sarà l' anno dell' avvio dei lavori più importanti». Si tratta dello sviluppo del piano di raddoppio ferroviario dello scalo entro il 2025, perché la capacità del porto è oggi di 13-14 mila treni all' anno, non lontani dunque dagli attuali 10 mila. Nota assai negativa è invece quella del traffico di camion con la Turchia. Il comparto ro-ro segna addirittura il -24%, passando da 299 mila unità transitate nel 2018 a 228 mila nel 2019. «In questo caso - spiega il presidente dell' Authority - siamo condizionati dalla crisi della lira turca, che genera una flessione dell' import della Turchia dall' estero. Ma i dati di febbraio 2020 sono tornati positivi: certo non siamo ai livelli del 2018, ma siamo già molto meglio del 2019, con un ritorno che ci fa essere ottimisti». Proprio la flessione dei rotabili e quella delle merci varie (-5%) porta al calo dell' 1% dei traffici complessivi, che passano da 62,6 a 62 milioni di tonnellate. Per quanto riguarda gli altri settori merceologici, le rinfuse liquide e dunque il greggio si attestano sopra ai 43 milioni di tonnellate movimentate (+0,3%) e le rinfuse solide incrementano del +3% con 1,7 milioni di tonnellate. «E da quest' anno - nota D' Agostino - aggiungeremo al conto anche i 4 milioni di tonnellate di Monfalcone, che arricchisce l' Autorità di sistema e che è una bella realtà, considerando che Civitavecchia movimenta 5 tonnellate e Chioggia 1,5». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



### **Trieste**

A novembre termina l' incarico del presidente dell' Authority: sarà conferma o salto nazionale? E nel 2020 da valutare l' effetto coronavirus e da portare al traguardo i cantieri aperti

### Il mandato in scadenza e le partite da chiudere: D' Agostino all' anno chiave

il personaggio Anovembre si tira una riga e si fanno le somme. Dopo il raddoppio dei traffici ferroviari, l' inversione del trend di quelli marittimi, la messa a sistema del retroporto e la pacificazione delle relazioni sindacali, il presidente Zeno D' Agostino guarda al 2020 come l' anno in cui chiudere le molte partite aperte e decidere se giocarsi il rinnovo alla guida dell' Autorità portuale oppure puntare su occasioni lontane da Trieste, dove il manager pubblico veronese è arrivato come commissario nel 2015 su chiamata del Pd e dove è in scadenza di mandato dopo aver raccolto l' apprezzamento trasversale della politica. Saranno mesi intensi per D' Agostino, la cui prima preoccupazione è la tenuta dei traffici, perché il coronavirus «rischia di rendere l' anno difficile - ammette il presidente - perché la Cina è la piattaforma della manifattura globale e si sta fermando, con effetti pesanti sui trasporti marittimi verso il Mediterraneo. Trieste e l' Adriatico sono competitivi per la loro proiezione verso Est e bisognerà capire se, dopo questa crisi, le multinazionali sposteranno la produzione altrove, modificando le catene globali di fornitura». Fenomeni che non dipendono certo dall'



Autorità portuale, ma che potranno incidere in negativo sull' applicazione del memorandum stipulato un anno fa con la Cina. Mentre la sbornia mediatica sui rapporti col Dragone era in pieno svolgimento, D' Agostino invitava a non farne la ricerca della pietra filosofale e in effetti al momento non si sono visti né la temuta invasione né gli investimenti in città. Va avanti invece il discorso sull' export del vino nel Far East, ma è lo stesso presidente a spiegare che «un incontro già fissato tra i cinesi e le cantine del Nordest è saltato a causa del virus». Fino a prima dello scoppio dell' allarme sanitario, restava invece in piedi l' interesse di China Merchants per l' ingresso nella Piattaforma logistica, che oggi piace anche a soggetti europei. La trattativa si chiuderà presto, perché l' infrastruttura è vicina a essere ultimata e sono state poste le basi burocratiche per la progettazione del Molo VIII. Il bilancio di fine anno di D' Agostino si arricchirebbe di molto potendo mettere sul tavolo la chiusura di un accordo tra Francesco Parisi, Icop e un partner industriale internazionale, capace di impegnarsi nella costruzione della nuova banchina e attirare traffico container, di cui c' è bisogno per spiccare il salto, perché i 790 mila Teu del 2019 restano poca cosa davanti ai 14,5 milioni di Rotterdam. Il nodo della Piattaforma è strettamente legato alla trattativa in pieno svolgimento fra Autorità portuale e gruppo Arvedi per l'acquisto dei terreni dell'area a caldo della Ferriera di Servola. L'obiettivo di D'Agostino è rilevarne la proprietà, avviarne la bonifica e realizzare un terminal ferroviario. Passa per di qui la firma dell' accordo di programma relativo alla riconversione dello stabilimento e la presenza di un grande colosso internazionale nella compagine societaria della Piattaforma permetterebbe di accrescere l' ottimismo sul futuro dell' area. Il Molo VIII diventerebbe infatti il nuovo colosso dei container del porto e il Molo VII non sarebbe da meno, perché la concessione impone a Trieste Marine Terminal di cominciare entro novembre l' allungamento della banchina. D' Agostino vuole fare dei Moli VII e VIII i due grandi progetti compiuti sotto la sua gestione. Il terzo è lo scalo ungherese nell' area ex Aquila: il Mise e il governo Orban sono all' opera sull' accordo di programma per la bonifica della porzione di Sito inquinato corrispondente ma, anche se il confronto prosegue con qualche ritardo,





### **Trieste**

dalle parti dell' Autorità si assicura che è questione di mesi. Poco distante si trovano i capannoni di FreeEste, il punto più debole della gestione D' Agostino, che invece molto ha fatto in campo ferroviario, sistemando la manovra e propiziando il progetto di raddoppio della capacità da 200 milioni di euro. La nascita del nuovo punto franco era stata salutata come il Bengodi, ma la freddezza di governo e Agenzia delle dogane ha impantanato ogni prospettiva di insediamento industriale. Proprio ieri il presidente dell' Autorità era a Roma per sollecitare il ministero dell' Economia a prendere in mano la pratica. Come andrà è difficile dirlo, ma di certo c' è che l' interporto ha attirato le attenzioni del gigante tedesco della logistica Duisport, prossimo a entrare nella compagine societaria. D' Agostino un po' lavora e un po' aspetta che maturino i processi in atto. Saranno i successi e gli insuccessi, la nostalgia di Verona e la concreta opportunità di un incarico di rilievo nazionale a dire se il manager rimarrà nella città che continua a incensarlo a ogni passo o se prenderà altre strade. -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



### La Nuova di Venezia e Mestre

### Trieste

### i dati di traffico

### Trieste, al top in Italia Record per i container

trieste. Nel 2019 Trieste si conferma primo porto d' Italia con 62.000.000 di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono 4.000.000 dello scalo di Monfalcone. Lo annuncia una nota dell' autorità portuale. L' anno appena concluso ha messo a segno due importanti traguardi. Da un lato il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790.000 Teu con un incremento del +9% sul 2018. Si tratta del record storico per il porto, oltre che dell' aumento più alto fra tutti i settori merceologici. Dall' altro il traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10.000 treni e 210.000 camion tolti dalla strada. «Per quanto riguarda i treni - conclude D' Agostino - i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi». --





### Messaggero Veneto

### **Trieste**

Zeno D' Agostino (Trieste) è stato ospite di "Friulistoria incontra" Padre Cervellera: cinesi zitti per non perdere gli affari del capodanno

### Il presidente del porto: «Ci aspetta un periodo di chiusura globale»

l' appuntamento Alvise Renier «Ci aspetta un periodo di chiusura globale». Non usa mezzi termini il presidente dell' autorità portuale di Trieste, Zeno D' Agostino, chiamato a intervenire sul tema dei rapporti economici con la Cina. Anche alla luce della "novità" delle ultime settimane legata al coronavirus. La cornice è quella del secondo appuntamento di "Friulistoria incontra", dedicato al gigante asiatico e ospitato ieri pomeriggio nella sede di Fondazione Friuli. Secondo D' Agostino, il tema all' ordine del giorno è quello della democrazia: «Non si tratta di temere il sovranismo, ma di una semplice presa di coscienza. L' élite economica non può che apprezzare la facilità con cui le dittature riescono a intraprendere politiche infrastrutturali. La sfida è quella di trasformare la democrazia in un sistema efficiente». A partire dall' assunzione che i protagonisti dell' economia sono cambiati: «Da tre anni gli Stati sono tornati ad essere forze di primo piano nell' economia globale. Trump e Xi Jinping hanno preso il ruolo che un tempo avevano Bill Gates e Jack Ma, gli imprenditori ora guardano le azioni degli Stati». Il capitalismo di Stato cinese non può essere considerato comunismo e deve fare da monito: «C' è



bisogno di un nuovo protagonismo del pubblico - spiega D' Agostino - accanto al privato, l' Italia può vantare degli ottimi manager pubblici, abbiamo il dovere di provarci». Ma non da soli. Dal 2018 D' Agostino è anche vicepresidente della European Sea Ports Organisation, ma nei confronti dell' Unione Europea è molto critico: «C' è bisogno di maggiore collaborazione per competere con la cantieristica cinese e giapponese, serve un "campione" europeo». E osservando l' evoluzione della nuova via della seta, il rischio appare evidente: «Finché non si arriva in Europa, la Cina trova soggetti deboli, come Sri Lanka e Gibuti, che hanno molto da offrire e che necessitano dei finanziamenti cinesi. Dopo la crisi economica, anche la Grecia ha dovuto cedere e il caso del porto del Pireo è emblematico». Guardando al Fvg, secondo D' Agostino una cosa dev' essere chiara: «In Friuli non c' è bisogno del denaro cinese, ma c' è la necessità di acquisire una dignità logistica diversa rispetto al passato. Oggi, chi pensa a Trieste, pensa ad un punto d' incontro con un grande colosso mondiale». All' incontro è intervenuto padre Bernardo Cervellera, direttore di Asianews, agenzia stampa della Santa Sede. «Le religioni in Cina sono ancora viste con sospetto - ha spiegato Cervellera -, perché rappresentano un' apertura alla libertà di opinione, a dei rapporti internazionali non più sottoposti al controllo dello Stato». Il caso del coronavirus ha messo a nudo la principale debolezza del sistema cinese: «Il sindaco di Wuhan non ha potuto dare per tempo la notizia della diffusione del virus - ha raccontato Cervellera - perché in attesa del parere dell' autorità centrale, che tutto deve controllare e che temeva di perdere l' enorme giro d' affari rappresentato dal capodanno cinese, come poi di fatto è successo». Insomma, la forza e la debolezza della Cina risiedono in quel capitalismo di Stato efficiente dal punto di vista economico, ma critico dal punto di vista delle libertà del singolo. "Friulistoria incontra" proseguirà il 2 aprile con David Reynolds, professore di storia internazionale a Cambridge, sempre nella sede di Fondazione Friuli. «Davanti a temi complessi la tentazione è di chiedere agli esperti cosa dobbiamo pensare, delegare il giudizio - ha concluso il professor Tommaso Piffer,





# **Messaggero Veneto**

## **Trieste**

organizzatore del ciclo d' incontri -. L' obiettivo di queste conferenze è invece maturare un giudizio, essere protagonisti della realtà e scoprire i criteri necessari per analizzarla». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## **Ansa**

#### **Trieste**

# Porti: 2019, Trieste si conferma primo scalo d' Italia

(ANSA) - TRIESTE, 13 FEB - Trieste si conferma primo porto italiano per tonnellaggio totale, 62 milioni di tonn movimentate a cui si aggiungono i 4 mln dello scalo di Monfalcone (Gorizia). Sono i dati relativi all' attività portuale 2019 diffusi oggi e che indicano un record storico nel numero di container, pari a 790.000 TEU (+9%) e un rafforzamento nel traffico ferroviario: 10.000 treni, con 210.000 camion tolti dalla strada. Il presidente dell' Autorità portuale, Zeno D' Agostino segnala che il numero dei treni dal 2014 è raddoppiato. (ANSA).





## **Askanews**

#### **Trieste**

# Porto Trieste mette a segno record storico per i container +9%

Primo porto italiano per tonnellaggio totale

Trieste, 13 feb. (askanews) - Nel 2019 Trieste si conferma primo porto d' Italia con 62.000.000 di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono 4.000.000 dello scalo di Monfalcone. L' anno appena concluso ha messo a segno due importanti traguardi. Da un lato il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790.000 TEU con un incremento del +9% sul 2018. Si tratta del record storico per il porto, oltre che dell' aumento più alto fra tutti i settori merceologici. Dall' altro il traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10.000 treni e 210.000 camion tolti dalla strada. "Per quanto riguarda i treni - sottolinea il presidente dell' Autorità portuale Adriatico orientale, Zeno D' Agostino - i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi da 5.000 a 10.000 treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020



sarà l' anno dell' avvio dei lavori più importanti". Va rilevato che nel settore dei container, il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia. Questa quota è in continua crescita e già oggi supera la quota che l' UE ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50%). Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nell' anno appena concluso, sono stati trasferiti su treno. Per quanto riguarda i singoli settori merceologici, stabili le rinfuse liquide che si attestano sopra a 43.000.000 di tonnellate movimentate (+0,30%). In crescita il settore delle rinfuse solide che registra un incremento del +3% con 1.700.000 tonnellate movimentate. Rallentano invece le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto Ro-Ro (-24%) che passa da 299.000 unità transitate nel 2018 a 228.000 nel 2019. Tale risultato ha portato alla lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto da 62.600.000 a 62.000.000.



### **FerPress**

#### **Trieste**

# Trieste: Record storico per i container +9%: 790.000 TEU. Primo porto italiano per ton. totali e 10.000 treni

(FERPRESS) - Trieste, 13 FEB - Nel 2019 Trieste si conferma primo porto d' Italia con 62.000.000 di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono 4.000.000 dello scalo di Monfalcone. Lo rende noto un comunicato dell' Autorità di sistema portuale. "L' anno appena concluso - dice il presidente Zeno D' Agostino - ha messo a segno due importanti traguardi. Da un lato il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790.000 TEU con un incremento del +9% sul 2018. Si tratta del record storico per il porto, oltre che dell' aumento più alto fra tutti i settori merceologici. Dall' altro il traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10.000 treni e 210.000 camion tolti dalla strada. "Per quanto riguarda i treni aggiunge - i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi da 5.000 a 10.000 treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019



sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l' anno dell' avvio dei lavori più importanti". Va rilevato che nel settore dei container, il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia. Questa quota è in continua crescita e già oggi supera la quota che l' UE ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50%). Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nell' anno appena concluso, sono stati trasferiti su treno. Per quanto riguarda i singoli settori merceologici, stabili le rinfuse liquide che si attestano sopra a 43.000.000 di tonnellate movimentate (+0,30%). In crescita il settore delle rinfuse solide che registra un incremento del +3% con 1.700.000 tonnellate movimentate. Rallentano invece le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto Ro-Ro (-24%) che passa da 299.000 unità transitate nel 2018 a 228.000 nel 2019. Tale risultato ha portato alla lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto da 62.600.000 a 62.000.000 tonnellate. La fotografia è di Roberto Pastrovicchio.



## **II Nautilus**

#### **Trieste**

# Trieste primo porto italiano per tonnellaggio totale

Trieste - Nel 2019 Trieste si conferma primo porto d' Italia con 62.000.000 di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono 4.000.000 dello scalo di Monfalcone. L' anno appena concluso ha messo a segno due importanti traguardi. Da un lato il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790.000 TEU con un incremento del +9% sul 2018. Si tratta del record storico per il porto, oltre che dell' aumento più alto fra tutti i settori merceologici. Dall' altro il traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10.000 treni e 210.000 camion tolti dalla strada. 'Per guanto riguarda i treni - conclude D' Agostino - i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi da 5.000 a 10.000 treni. sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l' anno dell' avvio dei lavori più importanti'. Va rilevato che nel settore dei container, il 56%



del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia. Questa quota è in continua crescita e già oggi supera la quota che l' UE ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50%). Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nell' anno appena concluso, sono stati trasferiti su treno. Per quanto riguarda i singoli settori merceologici, stabili le rinfuse liquide che si attestano sopra a 43.000.000 di tonnellate movimentate (+0,30%). In crescita il settore delle rinfuse solide che registra un incremento del +3% con 1.700.000 tonnellate movimentate. Rallentano invece le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto Ro-Ro (-24%) che passa da 299.000 unità transitate nel 2018 a 228.000 nel 2019. Tale risultato ha portato alla lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto da 62.600.000 a 62.000.000.



## informare.it

#### **Trieste**

# Nuovo record annuale storico del traffico dei container nel porto di Trieste

Nel 2019 il volume complessivo delle merci movimentate dallo scalo è diminuito del -1% Lo scorso anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Trieste è diminuito del -1% scendendo da oltre 62,6 milioni di tonnellate nel 2018 a 60.0 milioni di tonnellate. La riduzione è stata determinata dalla consistente flessione del -24% del traffico dei rotabili, con 228mila unità transitate nel 2019, che ha portato in negativo (-5%) il trend percentuale dell'intero traffico delle merci varie nonostante il nuovo record storico di traffico containerizzato registrato nel 2019 dallo scalo portuale giuliano con 790mila teu (+9%). Il volume di traffico delle rinfuse liquide è rimasto stabile ad oltre 43 milioni di tonnellate (+0,3%). In crescita del +3% le rinfuse solide con 1,7 milioni di tonnellate L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha reso noto che nel 2019 il traffico ferroviario da e per il porto, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, ha registrato un consolidamento dei dati raggiunti nel 2018 arrivando al traguardo di 10mila treni e 210mila camion tolti dalla strada. «per quanto riguarda i treni - ha rilevato il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino - i risultati raggiunti in questi anni sono stati



estremamente incoraggianti sia dal punto di vista della performance, che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi da 5mila a 10mila treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l'anno dell'avvio dei lavori più importanti». L'AdSP ha evidenziato inoltre che nel 2019, relativamente al settore dei container, il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste ha usato la ferrovia, quota che è in continua crescita e già oggi supera la quota che l'UE ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 che è pari al 50%. L'ente ha specificato che anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: nell'anno appena concluso il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) sono stati trasferiti su treno. Quanto al porto di Monfalcone, nel 2019 lo scalo ha movimentato 4,1 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -9,8% sull'anno precedente, di cui 2,9 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-8,9%) tra cui principalmente 2,4 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (+3,1%) e 1,1 milioni di tonnellate di merci varie (-11,9%).



# larepubblica.it

#### **Trieste**

# Porto Trieste primo in Italia per tonnellaggio merci e traffico ferroviario

Nel 2019 il Porto di Trieste si conferma primo in Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono 4.000.000 dello scalo di Monfalcone

13 febbraio 2020 - 20.44 (Teleborsa) - Nel 2019 il Porto di Trieste si conferma primo in Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono 4.000.000 dello scalo di Monfalcone. L' anno appena concluso ha messo a segno due importanti traguardi . Da un lato il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790.000 TEU con un incremento del 9% sul 2018. Si tratta del record storico per il porto, oltre che dell' aumento più alto fra tutti i settori merceologici. Dall' altro i I traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10.000 treni e 210.000 camion tolti dalla strada . Il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D' Agostin o, commentando questi dati, ha sottolineato che " per quanto riguarda i treni, i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance, che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi da 5.000 a 10.000 treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro". "Ora si aprono nuove sfide - ha aggiunto -



già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l' anno dell' avvio dei lavori più importanti' . Va rilevato che nel settore dei container , il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia . Questa quota è in continua crescita e già oggi supera la quota che l' UE ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50%). Anche nel settore delle autostrade del mare , nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 2 9% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nell' anno appena concluso, sono stati trasferiti su treno . Per quanto riguarda i singoli settori merceologici, stabili le rinfuse liquide che si attestano sopra a 43.000.000 di tonnellate movimentate (+0,30%). In crescita il settore delle rinfuse solide che registra un incremento del +3% con 1.700.000 tonnellate movimentate. Rallentano invece le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto Ro-Ro (-24%) che passa da 299.000 unità transitate nel 2018 a 228.000 nel 2019. Tale risultato ha portato alla lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto da 62.600.000 a 62.000.000.



# Messaggero Marittimo

**Trieste** 

# Trieste primo porto italiano per tonnellaggio totale

Record storico nel settore dei contenitori: 790mila teu (+9%)

TRIESTE Trieste si conferma nel 2019 primo porto d'Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono 4 milioni di Monfalcone. L'anno appena concluso ha messo a segno due importanti traguardi. Da un lato il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790.000 teu con un incremento del +9% sul 2018. Si tratta del record storico per il porto, oltre che dell'aumento più alto fra tutti i settori merceologici. Dall'altro il traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10.000 treni e 210.000 camion tolti dalla strada. Per guanto riguarda i treni conclude D'Agostino i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi da 5.000 a 10.000 treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l'anno dell'avvio dei lavori più importanti. Va rilevato che nel settore dei container, il 56% del



traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia. Questa quota è in continua crescita e già oggi supera la quota che l'Ue ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50%). Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nell'anno appena concluso, sono stati trasferiti su treno. Per quanto riguarda i singoli settori merceologici, stabili le rinfuse liquide che si attestano sopra a 43 milioni di tonnellate movimentate (+0,30%). In crescita il settore delle rinfuse solide che registra un incremento del +3% con 1.700.000 tonnellate movimentate. Rallentano invece le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto ro-ro (-24%) che passa da 299.000 unità transitate nel 2018 a 228.000 nel 2019. Tale risultato ha portato alla lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto da 62.600.000 a 62.000.000.



# shipmag.it

#### **Trieste**

# Trieste primo porto italiano per tonnellaggio anche nel 2019

Trieste II porto di Trieste si conferma primo scalo italiano per tonnellaggio di merce con 62 milioni di tonnellate movimentate a cui si aggiungono i 4 milioni dello scalo di Monfalcone (Gorizia). I dati relativi all'attività portuale 2019 diffusi oggi indicano un record storico nel numero di container, pari a 790.000 teu (+9%) e un rafforzamento nel traffico ferroviario: 10.000 treni, con 210.000 camion tolti dalla strada. Il presidente dell'Autorità portuale, Zeno D'Agostino segnala che il numero dei treni dal 2014 è raddoppiato. D'Agostino ha annunciato che gli investimenti futuri nel settore ferroviario ammontano a 200mln euro e che, nel 2020 saranno avviati i lavori più importanti. Per quanto riguarda il settore container, il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia. Una quota in crescita e già oggi supera quella che I Unione europea ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è 50%). Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia va acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nel 2019,



sono stati trasferiti su treno. Per quanto riguarda i settori merceologici:stabili le rinfuse liquide (43 milioni di tonnellate movimentate; +0,30%); in crescita le rinfuse solide (1,7 mln tonn; +3%). Calo delle merci varie (-5%) per la flessione del comparto Ro-Ro (da 299.000 a 228.000 unità transitate; -24%), risultato che ha causato la lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto da 62,6 a 62 milioni.



# shippingitaly.it

#### **Trieste**

# Bene i container e male i ro-ro nel 2019 del porto di Trieste

Nel 2019 Trieste si conferma primo porto d'Italia per volume complessivo di merci movimentate con 62 milioni di tonnellate movimentate, sui si aggiungono altri 4 milioni dello scalo di Monfalcone. Secondo quanto reso noto dalla locale port auhority l'anno appena trascorso ha messo a segno due importanti traguardi. Da un lato il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790.000 Teu con un incremento del +9% sul 2018 e facendo segnare un nuovo record storico per il porto. Dall'altro il traffico ferroviario, già fortemente cresciuto negli ultimi anni, ha consolidato i dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10mila treni e 210mila camion tolti dalla strada. 'Per quanto riguarda i treni i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance con il raddoppio dei numeri dal 2014 a oggi, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro ha detto il presidente dell'Auorità di sistema portuale, Zeno D'Agostino. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l'anno dell'avvio dei lavori più importanti'. Nel settore dei



container, il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia. Questa quota è in continua crescita e già oggi supera quella che l'Ue ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50%) sottolinea la port authority. Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nell'anno appena concluso, sono stati trasferiti su treno. Per quanto riguarda i singoli settori merceologici, stabili le rinfuse liquide che si attestano sopra a 43 milioni di tonnellate movimentate (+0,3%), in crescita le rinfuse solide che registrano un incremento del +3% con 1,7 milioni di tonnellate movimentate. Rallentano invece le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto ro-ro (-24%) che passa da 299.000 unità transitate nel 2018 a 228.000 nel 2019. Tale risultato ha portato alla lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto da 62,6 a 62 milioni di tonnellate.



## **TeleBorsa**

#### **Trieste**

# EconomiaTrasporti

# Porto Trieste primo in Italia per tonnellaggio merci e traffico ferroviario

(Teleborsa) - Nel 2019 il Porto di Trieste si conferma primo in Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono 4.000.000 dello scalo di Monfalcone. L' anno appena concluso ha messo a segno due importanti traguardi. Da un lato il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790.000 TEU con un incremento del 9% sul 2018. Si tratta del record storico per il porto, oltre che dell' aumento più alto fra tutti i settori merceologici. Dall' altro i I traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10.000 treni e 210.000 camion tolti dalla strada . Il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D' Agostin o, commentando questi dati, ha sottolineato che " per quanto riguarda i treni, i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance, che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi da 5.000 a 10.000 treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro" . "Ora si aprono nuove sfide - ha aggiunto -



già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l' anno dell' avvio dei lavori più importanti" . Va rilevato che nel settore dei container , il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia . Questa quota è in continua crescita e già oggi supera la quota che l' UE ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50%). Anche nel settore delle autostrade del mare , nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 2 9% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nell' anno appena concluso, sono stati trasferiti su treno . Per quanto riguarda i singoli settori merceologici, stabili le rinfuse liquide che si attestano sopra a 43.000.000 di tonnellate movimentate (+0,30%). In crescita il settore delle rinfuse solide che registra un incremento del +3% con 1.700.000 tonnellate movimentate. Rallentano invece le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto Ro-Ro (-24%) che passa da 299.000 unità transitate nel 2018 a 228.000 nel 2019. Tale risultato ha portato alla lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto da 62.600.000 a 62.000.000.



# **Transportonline**

#### **Trieste**

# Porto di Trieste: record storico per i container

Trieste primo porto italiano per tonnellaggio totale. TRIESTE Nel 2019 Trieste si conferma primo porto d'Italia con 62.000.000 di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono 4.000.000 dello scalo di Monfalcone. L'anno appena concluso ha messo a segno due importanti traguardi. Da un lato il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790.000 TEU con un incremento del +9% sul 2018. Si tratta del record storico per il porto, oltre che dell'aumento più alto fra tutti i settori merceologici. Dall'altro il traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10.000 treni e 210.000 camion tolti dalla strada. Per quanto riguarda i treni - conclude D'Agostino - i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi da 5.000 a 10.000 treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l'anno dell'avvio dei



lavori più importanti. Va rilevato che nel settore dei container, il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia. Questa quota è in continua crescita e già oggi supera la quota che l'UE ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50%). Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nell'anno appena concluso, sono stati trasferiti su treno. Per quanto riguarda i singoli settori merceologici, stabili le rinfuse liquide che si attestano sopra a 43.000.000 di tonnellate movimentate (+0,30%). In crescita il settore delle rinfuse solide che registra un incremento del +3% con 1.700.000 tonnellate movimentate. Rallentano invece le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto Ro-Ro (-24%) che passa da 299.000 unità transitate nel 2018 a 228.000 nel 2019. Tale risultato ha portato alla lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto da 62.600.000 a 62.000.000. www.porto.trieste.it Indietro Elenco Avanti



## **Trieste Prima**

#### **Trieste**

# Trieste è il primo porto d' Italia, confermato il primato anche nel 2019

Sono oltre 60 milioni le tonnellate di merci movimentate durante i 12 mesi appena passati. Piccola flessione nelle merci varie che fanno scendere di 600 mila tonnellate la movimentazione complessiva

Nel 2019 Trieste si conferma primo porto d' Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono i quattro milioni dello scalo di Monfalcone. L' anno appena concluso ha messo a segno per l' Autorità Portuale due importanti traquardi. Da un lato il traffico container ha fatto registrare i 790 mila TEU con un incremento del 9 per cento sul 2018. Si tratta del record storico per il porto. Dall' altro il traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10 mila treni e 210 mila camion tolti dalla strada. Le parole di D' Agostino "Per guanto riguarda i treni - ha affermato il numero uno dell' AP Zeno D' Agostino - i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi da cinquemila a 10 mila treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l' anno dell' avvio dei lavori più importanti". I dati Il 56 per cento del traffico sbarcato o imbarcato a



Trieste nel 2019 ha usato la ferrovia. "Questa quota è in continua crescita e già oggi supera la quota che l' UE ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50 per cento)" così la nota dell' AP. Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nell' anno appena concluso, sono stati trasferiti su treno. Meno 600 mila tonnellate Piccolo intoppo invece per la movimentazione di merci varie. Il settore subisce un decremento del cinque per cento, secondo l' AP causato dal "risultato negativo del comparto Ro-Ro (-24%) che passa da 299 mila unità transitate nel 2018 a 228 mila nel 2019. Tale risultato ha portato alla flessione dei volumi totali del porto, che perdono 600 mila tonnellate di merci movimentate.



#### **Ansa**

#### **Trieste**

# Coronavirus: D' Agostino, no contagio da merci

(ANSA) - TRIESTE, 13 FEB - "I controlli al porto di Trieste sono aumentati e, al momento, non esiste un pericolo di trasmissione del coronavirus attraverso le merci". Lo ha ribadito il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino, nel corso di un forum all' ANSA. Le verifiche, ha sottolineato D' Agostino, "in questa fase sono importanti". Un ulteriore elemento che garantisce un certo grado di sicurezza, aggiunge, è il fatto che ci sia "una sorta di 'quarantena' per le merci provenienti dalla Cina che per giungere a Trieste impiegano più di venti giorni". In merito agli equipaggi delle navi provenienti dal Paese estremorientale il presidente dell' Autorità rammenta: "tutti i componenti vengono mantenuti a bordo e controllati". (ANSA).





# shippingitaly.it

#### **Trieste**

# Dfds cerca nuovi spazi retroportuali a Trieste

Berlino (Germania) La compagnia di navigazione danese Dfds che due anni fa ha rilevato la turca Un RoRo, con relativa linea marittima e terminal portuale di Trieste, intende far crescere l'attività rilevando nuovi spazi retroportuali in Alto Adriatico. Lo ha rivelato a SHIPPING ITALY il numero uno di Samer Seaports & terminal, Jens Peder Nielsen, spiegando che 'il gruppo è interessato a insediarsi in aree alle spalle del porto di Trieste. Se fossero aree raccordate alla ferrovia e facessero parte della zona franca portuale sarebbe meglio ovviamente'. La descrizione porta dritto al progetto FreeEste, il nuovo punto franco da 240.000 mg inaugurato un anno fa dall'Autorità di sistema portuale che a suavolta l'aveva rilevato da Wartsila Italia per 21 milioni di euro. Il piano di rilancio pensato dal presidente della port authority Zeno D'Agostino prevede aree per la logistica, lo stoccaggio, il packaging e la manifattura, non solo per l'import ma anche per l'esportazione di merci in regime extradoganale. A proposito della dimensione necessaria Nielsen si è limitato a dire: 'Guardiamo a superfici almeno di 50-100.000 metri quadrati dove poter movimentare le unità di carico che trasportiamo fra Italia e Turchia a bordo



Heritina (Germania) - La compagnia di manujaciona danasa Dibi che due ami fi la infuendo la turca Un Rollo, on relativo linea martitura a terminal portuda di Triento, indende las crescore l'attività risievando manos spati retroportunia in Alto Adriativo. Lo ha triesida o SEUPPINO ITALY il mumoro una di Samer Seaporta de terminal, pelas Nedera Niches psimpanio che 'il gruppo e interessatio a innediara in area alle spalie.

delle nostre navi e fra Trieste e il resto d'Europa via treno'. A proposito dell'ormai storico ponte marittimo con l'Est Mediterraneo il manager danese ha tracciato un bilancio in chiaroscuro sull'esercizio appena trascorso perché, seppure sia in atto un evidente rallentamento dell'economia turca, 'Dfds è comunque riuscita a compensare il calo sui semirimorchi trasportati con volumi maggiori di casse mobili e di container'. I prossimi investimenti in cantiere, oltre all'insediamento in nuovi spazi retroportuali, riguarderanno una gru ferroviaria che si aggiungerà a quelle già operative e la realizzazione di due nuovi binari (rispetto ai quattro attuali da 320 metri di lunghezza ciascuno) per cercare di aumentare il numero di convogli effettuati. 'Attualmente abbiamo una capacità per fare circa 3mila treni in e out da Trieste ogni anno ma con due nuovi binari questo numero potrebbe incrementarsi notevolmente' conclude Nielsen. Oltre ai collegamenti ferroviari attualmente già garantiti con il Lussemburgo, l'Austria, la Germania e la Slovacchia, Dfds guarda con interesse alla Polonia come prossimo mercato a cui rivolgersi per collegarlo all'autostrada del mare servita con la Turchia. Nicola Capuzzo



## II Piccolo

#### **Trieste**

## IL PROGETTO DELLA GIUNTA DIPIAZZA

# Addio ai parcheggi sulle Rive entro luglio Cinquecento posti da trasferire in Molo IV

Comune al lavoro con Authority e Ttp per liberare il tratto fra Capitaneria e Aquario. L' obiettivo è riuscirci per Esof2020

Andrea Pierini Addio parcheggi sulle Rive, con i pedoni che a breve riconquisteranno completamente il tratto di lungomare dalla Capitaneria di porto fino all' Aquario marino. Il Comune, d' intesa con l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale e Trieste terminal passeggeri, sta lavorando infatti al trasferimento di oltre 500 posti per la sosta a pagamento delle auto dalle Rive appunto al Molo IV, con l'obiettivo di renderlo definitivo già in occasione di Esof2020. Cioè per l'inizio del prossimo luglio. A confermare quella che ormai è molto più di una semplice intenzione è l' assessore comunale all' Urbanistica Luisa Polli: «Dobbiamo attendere il calendario definitivo degli arrivi delle navi da crociera. Se queste avranno una cadenza regolare e maggiore di una toccata alla settimana diventa assurdo togliere e rimettere i posti auto sulle Rive. Il lavoro che stiamo facendo è di aumentare gli stalli a disposizione in Molo IV, al fine di garantire lo stesso numero di posti totali liberando però dalle auto la zona fino all' Aquario». Quello di "liberare" le Rive è un obiettivo che il sindaco Roberto Dipiazza insegue da diverso tempo ed è in linea anche con il Piano del traffico



approvato dalla precedente giunta comunale guidata da Roberto Cosolini e firmato dall' allora assessore Elena Marchigiani, un dettaglio sottolineato dalla stessa Polli per chiudere immediatamente a possibili polemiche politiche. «Quando completeremo il progetto sull' area del mercato ortofrutticolo (dopo il trasloco dello stesso, ndr) - rilancia Dipiazza -, con la costruzione pure di un maxi parcheggio, potremo pensare di togliere le auto in sosta anche da quella parte finale delle Rive creando una promenade bellissima con una pista ciclabile. Il più bel lungomare che ho visto è quello di Reggio Calabria che si affaccia sulla Sicilia: ecco, spero di riuscire a fare qualcosa di simile». In una prima fase i posti in Molo IV saranno a raso, «però - aggiunge l' assessore Polli - con l' approvazione definitiva della variante Porto vecchio da parte del Consiglio comunale, procederemo con la realizzazione di un grande parcheggio coperto nell' area, che ci consentirà di liberare in via definitiva le Rive creando un "polmone" in cui, chi arriva da fuori città e magari lavora in centro, potrà lasciare il mezzo per poi spostarsi a piedi, con il bike sharing o con i mezzi pubblici». Per arrivare all' approvazione della variante manca ancora una serie di passaggi tecnici, come ad esempio il parere della Regione. Dopo l' ok dell' aula, verrà redatto il progetto della struttura che prevede un migliaio di posti nell' antico scalo, incluso uno spazio per i pullman che, giocoforza, non troveranno più spazio dietro al Magazzino 26. In futuro e solamente dopo il completamento del Piano urbano della mobilità sostenibile, realizzato in collaborazione con i cittadini attraverso un sondaggio, si lavorerà anche a nuove pedonalizzazioni in centro città. Ma su questo aspetto c' è più cautela e la giunta non vuole creare disagi ai residenti. «Una cosa che introdurremo sicuramente anticipa Polli - sono gli orari per il carico e lo scarico merci, come già in tantissime città. Questo per impedire che una corsia sia occupata dai furgoni nel momento in cui magari il centro è congestionato da chi deve andare al lavoro o portare i figli a scuola». -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## II Sole 24 Ore

#### Venezia

## LA BUROCRAZIA FERMA IL DRAGAGGIO DEI CANALI

# Porto di Venezia bloccato, maxi manifestazione dei marittimi

Spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali fanno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto di Venezia, che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nord Est a causa dell' insabbiamento dei fondali. Sotto accusa burocrazia e processi decisionali troppo lunghi. Mancati escavi dei canali e riduzione del pescaggio hanno reso difficoltosa l' accessibilità al porto per navi che, per effetto del mercato, sono sempre più grandi. Marco Morinoa pag. 8.





## II Sole 24 Ore

#### Venezia

## ATTIVITÀ MARITTIMA

# Venezia, la sabbia blocca il porto Maxi manifestazione dei marittimi

La riduzione del pescaggio allontana dallo scalo veneto le grandi portacontainer Burocrazia e processi decisionali lunghi bloccano il dragaggio dei canali

Marco Morino - Spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali fanno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto di Venezia, che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nord Est a causa dell' insabbiamento dei fondali. Sotto accusa la cattiva burocrazia e i processi decisionali troppo lunghi. I mancati escavi dei canali e la conseguente riduzione del pescaggio ha reso, infatti, sempre più difficoltosa l' accessibilità al porto per navi che, per effetto del mercato, sono di dimensioni sempre più grandi. Il punto di partenza di questo ragionamento è che il sistema porto è la vera ricchezza di Venezia e della laguna: il sistema formato dai porti di Venezia e Chioggia genera 92.284 posti di lavoro, di cui 21.175 diretti e 55.704 nella città metropolitana. Il sistema porto nel suo complesso genera un fatturato a Venezia di 21 miliardi (si veda «Il Sole 24 Ore» del 23 gennaio scorso). Ieri mattina più di 80 imbarcazioni fra rimorchiatori, chiatte, barche da ormeggio e da lavoro hanno solcato le acque di Venezia azionando le sirene, nella manifestazione che ha segnato



la formazione di un "fronte" fra istituzioni, rappresentanze imprenditoriali nazionali e locali e il mondo del lavoro, per la difesa del porto. Emblematico il titolo della giornata: "E se rovesciamo Venezia?", ovvero rigetto della monocultura dominante di turismo e città museale, modello messo in crisi prima dall' acqua alta, quindi dalla scomparsa del turismo asiatico a causa del coronavirus. Nata su iniziativa dell' associazione agenti marittimi, quidata da Alessandro Santi, e della federazione nazionale Federagenti, presieduta da Gian Enzo Duci, la manifestazione è culminata con la firma di un "Manifesto per il rilancio della città-porto" sottoscritto, primo fra tutti, dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro. Il manifesto accusa tutti quelli che hanno «rallentato e non mantenuto le promesse», in particolare per quanto riguarda i dragaggi ovvero l' escavo manutentivo dei canali che dovrebbero garantire l' accesso delle navi e che invece stanno scandendo i tempi di una «morte di Venezia». Sono state poi smentite le fake news costruite su Venezia in questi anni, anche a livello internazionale, in tema di inquinamento, interramento della laguna, fumi, colpa delle navi nel danneggiamento delle fondamenta. «No alla monocultura del turismo e rilancio della risorsa storica del porto» ribadiscono con forza gli agenti marittimi. Spiega Silvia Moretto, presidente di Fedespedi (imprese di spedizioni): «Come sappiamo bene noi operatori - dice - questo immobilismo, questa incapacità del pubblico di assumere decisioni semplici ma fondamentali per il futuro del porto e del suo indotto, non sono a costo zero: quest' anno Venezia ha perso un importante servizio diretto, operato da Ocean Alliance». Moretto allude alla recente decisione della maggiore compagnia cinese di abbandonare definitivamente Venezia perchè le sue navi rischiano di incagliarsi nel canale Malamocco-Marghera, ormai interrato e incapace di garantire il transito a navi grandi (per il trasporto container) con un pescaggio superiore ai 10 metri e mezzo. Confermate invece le toccate ai porti di Trieste, Genova e La Spezia. E se il canale che porta a Marghera, in assenza di interventi rapidissimi, è destinato a chiudersi per molte delle navi in esercizio, questo destino è già realtà per il canale Vittorio Emanuele, nato come ingresso alternativo al canale Malamocco-Marghera e ridotto oggi, dall' interramento e dai mancati dragaggi a una profondità di circa 6 metri che lo hanno messo fuori gioco.



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 52

## II Sole 24 Ore

#### Venezia

«La competitività del nostro Paese - continua Silvia Moretto -, da un punto di vista produttivo e logistico, si gioca sulla connettività, sulla sua capacità di attivare e mantenere collegamenti e qualità dei servizi alla merce. Ebbene: questo è uno dei tanti casi di come in Italia le cose vadano esattamente nella direzione opposta. Per questo abbiamo deciso di aderire come Fedespedi all' evento "E se rovesciamo Venezia?": per dare risonanza nazionale e sensibilizzare le istituzioni su un problema che non è solo di Venezia. È un tema che sta a cuore a tutta la comunità logistica italiana». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## **Avvenire**

#### Venezia

# «Salvate il porto di Venezia»

**PAOLO VIANA** 

Ottanta imbarcazioni per la protesta del mondo produttivo cittadino: siamo stati lasciati soli da Roma Gli agenti marittimi: basta con chi dice solo 'no'. Il sindaco Brugnaro: servono 150 milioni all' anno Inviato a Venezia È la prima volta che tutte le categorie professionali di Venezia danno l' aut aut a Roma, agli ambientalisti e persino ai turisti stranieri. La manifestazione, organizzata ieri nella città lagunare e conclusasi con la firma di un manifesto che ora attende la risposta di Mise, Mit e Ambiente, punta a salvare il porto e a riportare in città le decisioni sulla Serenissima. L' ha detto chiaro e tondo il presidente degli agenti marittimi Alessandro Santi. «Non accettiamo più i 'no' a prescindere, magari in nome del cambiamento climatico e della decrescita, ogni volta che si deve ripulire un canale. Noi viviamo qui, lavoriamo qui, paghiamo le tasse qui: abbiamo diritto di essere ascoltati». Si avverte un rancore verso Roma 'sorda e muta' ma anche verso la cultura internazionale che postula la città-museo e solidarizza con l' ambientalismo nello sterilizzare ogni intervento. «Le attività legate all' economia del mare - spiega invece il manifesto - sono



molteplici e devono rappresentare un' alternativa concreta alla monocultura turistica». Il clima è da 1848. Il presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese, evoca una 'testata' per far muovere Roma. In sala nessun ministro. Neanche l' ombra di un sottosegretario. I sindacati, invece, sono seduti in prima fila: «Siamo arrabbiatissimi - ha ammesso il chioggiotto Renzo Varagnolo (Cgil) -. Ci dicono che è difficile intervenire sulla Laguna perché è un sistema delicato. Perché c' è sempre qualcosa di più delicato del futuro dei lavoratori?». Sono state più di 80 le imbarcazioni fra rimorchiatori, chiatte, barche da ormeggio e da lavoro che ieri mattina hanno 'sfilato' in una Giudecca fredda e lattiginosa. Centinaia gli addetti schierati sulle banchine per difendere un sistema portuale che dà lavoro a 21mila persone; diventano 92mila calcolando l' indotto. Come ha ricordato Gian Enzo Duci, qui si generano 6,5 miliardi di fatturato diretto e 21 di indiretto, visto che da Marghera passano 26 milioni di tonnellate di merci, che alimentano l' economia nazionale. «Se cancellassimo Venezia - ha dichiarato il presidente di Federagenti - avremmo problemi enormi in tutto il Nordest». Si guarda al mondo post Coronavirus: «Dalla Cina non arriva più niente e le aziende si stanno rendendo conto che la globalizzazione spinta è molto fragile. Se si tornerà a investire in Europa servirà una logistica all' altezza». Infine, vengono respinte al mittente le polemiche sulle grandi navi da crociera: «Altro che 'mostri'! Sono gioielli della tecnologia italiana» ha ricordato Duci. Le crociere, che danno lavoro a 4mila famiglie veneziane, sono sempre state al centro di feroci polemiche, anche se in realtà rappresentano una voce minore nel bilancio della città: i croceristi che la 'invadono' raggiungono appena il 5% del totale, sono in calo e la maggioranza di loro si imbarca o sbarca, mentre soltanto 400mila visitano campi e calli. Ciò detto, resta oggetto di dibattito se le evoluzioni dei 'presunti mostri' nel bacino di San Marco inneschino o meno degli effetti idraulici deleteri per le fondamenta della città lagunare, mentre è un fatto che da anni si discuta invano su come far raggiungere dalle navi passeggeri la Stazione Marittima, se attraverso il canale dei petroli o quello intitolato a re Vittorio Emanuele III. In entrambi i casi, poiché la profondità minima da Piano Regolatore Portuale





## **Avvenire**

#### Venezia

è di dodici metri per le navi più grandi ma i fondali non arrivano a dieci e venti, è indispensabile un dragaggio su cui il Comitatone, incaricato di gestire decisioni e fondi della legge speciale per Venezia (171/1973), non riesce a prendere una decisione. Così come sono bloccati i 28 milioni di euro stanziati per la manutenzione ordinaria dei canali, anche se ieri sera il governo ha fatto sapere di aver completato l' iter dei pareri: l' interramento della Laguna è dunque la vera emergenza e l' escavo dei canali costituisce il primo impegno citato nel manifesto 'II porto è vita, Venezia è viva'. La tesi è che, senza gli interventi necessari a far funzionare il sistema portuale, Venezia è destinata a diventare una città morta. L' acqua alta di novembre, con le immagini della città affogata che facevano il giro del mondo, ha comportato una marea di disdette e il coronavirus, bloccando il turismo asiatico, ha dato il colpo di grazia; il turismo lagunare a fine anno potrebbe subire un calo del 20%. Naturalmente, l' incertezza che continua a circondare il Mose non aiuta a risollevare la situazione, ma un Carnevale in solitudine fa meno paura della recente scelta di Cosco, Oocl, Evergreen e Cma Cgm, leader nei container, di non utilizzare più il porto veneziano. Per impraticabilità. «Questa città è nata deviando fiumi a forza di braccia - ha concluso il sindaco Luigi Brugnaro - e stiamo morendo per interramento. Servono 150 milioni all' anno per dieci anni, con i quali faremo le fognature che non ci sono mai state e la rete antincendio, l' altro incubo di Venezia. Quanto alle grandi navi, avevamo un accordo per far passare le navi passeggeri nel canale dei petroli: perché tutto è fermo?». RIPRODUZIONE RISERVATA



Venezia

# Crociere, stretta su tre ipotesi «Bozza a marzo in Comitatone»

VENEZIA «Vado a Roma a un importante incontro sulle crociere», aveva detto di mattina l'ammiraglio Piero Pellizzari. Nel pomeriggio sia lui, che il presidente del Porto Pino Musolino, che il provveditore reggente Cinzia Zincone sono andati a Roma alla sede del Mit per «stringere» sulle tre ipotesi in campo per i cosiddetti «approdi diffusi». La politica vuole spostare circa duecento navi all' anno dal bacino di San Marco a Fusina, alla banchina Lombardia di Tiv e alla sponda nord del Canale industriale nord di Marghera. Ora però sono da affrontare le questioni tecniche e quella di ieri è stata una delle ultime riunioni al ministero delle Infrastrutture. «Nei prossimi giorni ce ne sarà un' altra su aspetti più tecnici, per arrivare a una bozza di provvedimento da adottare al Comitatone nei primi giorni di marzo - ha spiegato Musolino all' uscita dagli uffici di Porta Pia - Stiamo lavorando a un range di soluzioni cantierabili». Anche perché, per esempio, per usare la banchina Tiv servono dieci mesi di lavori e circa 1,2 milioni di investimenti. Ieri il sindaco Luigi Brugnaro ha parlato però di «idea strampalata»: «Non sapendo cosa decidere buttano le navi un po' a casaccio». Scettico anche sull' avvio dell' iter della nuova legge speciale



con le audizioni di martedì: «Un talk show che spero non sia l' alibi per rinviare i soldi», l' ha definito, lui che sarà sentito mercoledì, ricordando la richiesta di 150 milioni all' anno per la città. «I talk show li fa lui in mimetica per la città con Matteo Salvini», replica il promotore Nicola Pellicani (Pd). (a. zo. )



## Affari Italiani

#### Venezia

# Porti: Confcommercio- Conftrasporto, sì al 'Manifesto per Venezia'

Venezia, 13 feb. (Adnkronos) - Il vicepresidente nazionale di Confcommercio e di Conftrasporto Paolo Uggè appoggia l' iniziativa "Un manifesto per Venezia" in programma oggi al terminal VTP per rilanciare il futuro della grande città-porto. Un evento organizzato dall' Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto, che vedrà riunite le maggiori associazioni economiche a livello nazionale e regionale.Il convegno ha visto, in apertura dei lavori, i saluti e l' intervento di Alessandro Santi, presidente dell' Associazione degli agenti marittimi veneti "Che - sottolinea Uggè - all' interno del porto, nella città e nella nostra Confederazione svolgono un ruolo determinante". "Fa piacere vedere che tutte le categorie economiche, non solo quelle che agiscono direttamente nello scalo veneziano, sono finalmente coinvolte in un grande progetto di rilancio della città, con la volontà di tracciare tutte assieme la rotta per una crescita complessiva non solo del capoluogo lagunare e del suo scalo portuale, ma di tutta l' economia, a partire da quella del mare. Un plauso al presidente Alessandro Santi per aver assunto l' iniziativa di una manifestazione che vuole evidenziare la necessità di





intervenire subito e bene per affrontare le criticità del porto di Venezia", conclude il vicepresidente di Confcommercio-Conftrasporto.



#### Venezia

# Decine di barche in corteo per gli scavi Via libera al nuovo protocollo fanghi

Sirene assordanti nella nebbia. Musolino: rischiamo di morire. Brugnaro: colpa di chi da vent' anni dice bugie. Ma arriva l' ok dell' Istituto di sanità. Martella: risultato acquisito

Alberto Zorzi

VENEZIA II suono delle sirene, nella nebbia, è assordante. Suonano le piccole imbarcazioni degli ormeggiatori, ma anche i grandi rimorchiatori Elma C e Lourdes C, che a un certo punto spruzzano l' acqua per aumentare la teatralità del corteo. Una cinquantina di imbarcazioni di tutti i tipi ieri mattina hanno sfilato lungo il canale della Giudecca per ribadire - come da striscioni - che «il porto è vita» e che senza l' economia delle navi, quelle commerciali più ancora di quelle da crociera, Venezia diventerà una «ghost town», una città fantasma. «Venezia / senza / porto muore», intona un coretto di dipendenti in Marittima, dove si chiude la parte mobile della protesta e inizia un convegno, che si chiude con la sottoscrizione di un manifesto da parte del sindaco Luigi Brugnaro e di tantissime aziende e associazioni di categoria per garantire al porto lagunare un futuro. «Abbiamo dimostrato che la comunità portuale è compatta, qui c' erano imprese e lavoratori insieme per la prima volta», esultano il presidente nazionale di Assoagenti Gian Enzo Duci e quello Veneto Alessandro Santi, organizzatori della giornata. Nel mirino c' erano soprattutto il governo e quel protocollo fanghi, che riscriverà le norme per gli scavi in laguna,



fermo da mesi tra i ministeri di Ambiente e Sanità. Ma proprio ieri mattina, nelle stesse ore in cui in laguna si protestava, al Provveditorato l' ennesima riunione sanciva la chiusura dell' istruttoria, con l' ufficializzazione del parere positivo da parte dell' Istituto superiore di sanità, che aveva sollevato alcune obiezioni relative all' impatto degli scavi sulla catena alimentare. «Il risultato è stato acquisito, come avevamo garantito - afferma il sottosegretario di Palazzo Chigi Andrea Martella, che si è speso molto con i colleghi di governo sull' argomento - Ora si può procedere con il decreto interministeriale: non ci sono più scuse». «Inizia una nuova pagina di tutela e sviluppo per la Laguna», aggiunge soddisfatto il ministro dell' Ambiente Sergio Costa. Sulla stessa linea la collega Paola De Micheli (Infrastrutture): «Forniamo alla città uno strumento fondamentale per la salvaguardia della Laguna». L' ultimo ostacolo era proprio il parere dell' Iss, arrivato grazie anche all' interessamento del ministro della Sanità Roberto Speranza. Lo stallo sulla gestione dei fanghi ha infatti bloccato per un paio d' anni gli scavi e la Capitaneria di Porto è stata costretta più volte a ridurre il pescaggio autorizzato nel canale dei Petroli: secondo il piano regolatore portuale dovrebbe essere a quota 12 metri con pescaggio a 11.50, ma ora per le navi più grandi si è scesi addirittura a 10.20. «La legge mi obbliga a garantire l' accessibilità del porto, noi chiediamo solo quello, anche perché abbiamo già messo a bilancio i soldi - ribadisce il presidente dell' Autorità di sistema Pino Musolino - Altrimenti siamo dei malati a cui non si consente di prendere la medicina: così si rischia di far morire un comparto che occupa 21 mila persone, 95 mila con l' indotto, e fattura 6 miliardi e mezzo di euro l' anno». «Il lavoro non può essere in contrapposizione con l' ambiente aggiunge il sindaco - E' da 20 anni che ci sono dei personaggi che raccontano bugie e barzellette che non fanno più ridere e intanto si tiene tutto fermo colpevolmente: sono dei "pescioloni" che stanno sempre sul fondo, speriamo di prendere anche loro, quando scaveremo». Brugnaro strappa applausi da una platea a lui molto vicina. «Qui non stiamo discutendo solo del futuro di Venezia e del Nordest, ma di salvare l' Italia dal declino economico - prosegue -Voi siete degli eroi». Addirittura più esplicito



## Venezia

il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese: «Ne abbiamo le p... piene - si accende - in un paese manufatturiero come il nostro i porti sono fondamentali. Se per qualcuno quello di Venezia non è strategico, almeno abbia il coraggio di dirlo».



#### Venezia

# Scontro con gli ambientalisti «Basta con le fake news» «Navi fuori dalla laguna»

VENEZIA II presidente di Assoagenti Veneto, Alessandro Santi, le chiama «fake news» e per smentirle usa stralci dei libri di uno degli «idoli» del mondo ambientalista: lo storico docente di Idraulica dell' Università di Padova Luigi D' Alpaos. Per esempio in quel testo del 2010 in cui diceva che gli effetti del Canale dei Petroli sulle acque alte a Venezia erano «del tutto trascurabili», smentendo la tesi del giornalista Indro Montanelli con una ricerca degli anni Settanta del collega Claudio Datei. Ricorda poi che il Vittorio Emanuele non è quel «canaletto» che si vuole far credere («era profondo 10 metri e mezzo»), che lo smog a Venezia c' è soprattutto d' inverno quando le navi sono meno, che i crocieristi non «invadono» la città, ma sono appena il 5 per cento dei turisti. Gli ambientalisti avevano «preparato» la protesta con una raffica di domande, concentrate principalmente sul perché l' Autorità portuale non stia proseguendo sui progetti «off-shore», fuori dalla laguna: sia quello per i container a Malamocco, che il Duferco di Cesare De Piccoli (ieri in sala) per le crociere alla bocca di Lido. «Perché l' Autorità portuale non ha ancora provveduto al nuovo piano regolatore a 25 anni dalla riforma? - si chiede



AmbienteVenezia - Perché l' area ex Montefibre non è stata ancora predisposta per la piattaforma logistica?». Un interrogativo riguardava anche i sindacati e la divisione tra portuali e chimici sulle navi a Marghera. Ieri Renzo Varagnolo, segretario generale della Filt-Cgil, ha spiegato chiaramente la linea dei portuali, con un intervento applaudito: «Il nostro lavoro deve avere la stessa dignità delle vongole e dei mitili - ha detto con un' ironia beffarda - Per qualcuno in laguna è sempre tutto delicato, più delicato del lavoro e delle imprese: ma questo è inaccettabile». I sindacati avevano dichiarato 72 ore di sciopero per sensibilizzare sugli scavi e hanno manifestato sotto la commissione di Salvaguardia per spingere il via libera al rialzo delle Tresse per ospitare i fanghi. «Ma poi c' è sempre un tassello mancante», ha concluso. Sul palco sono saliti anche alcuni referenti delle imprese. Riccardo Vianello, direttore commerciale del terminal Psa-Vecon, non ha negato le difficoltà degli ultimi due anni. «Il potenziale del porto di Venezia sui container sarebbe almeno il doppio dei 600 mila teu che si fanno ora - ha spiegato - se avessimo i pescaggi massimi». Mauro Fanin, capo di Cereal Docks, ha ricordato gli 80 milioni di investimenti a Venezia e altri che sarebbero in arrivo: «Ma abbiamo bisogno di pescaggi più importanti», ha concluso. (a. zo.)



#### Venezia

# Porto, mobilitazione e vittoria

`leri mattina corteo e convegno dai toni accesi, nel pomeriggio il via libera da Roma al protocollo fanghi

Il porto di Venezia tra mobilitazione e vittoria. Il via libera tanto atteso è stato rilasciato dall' Istituto superiore di Sanità e finalmente il nuovo Protocollo fanghi potrà essere emanato. L' ok al documento è arrivato ieri mattina, mentre a Venezia era in corso una grande mobilitazione per chiedere attenzione per il porto e il suo indotto logistico, commerciale e industriale. Adesso non ci sono più ostacoli né scusanti e il Governo dovrà emanare il provvedimento. Il Protocollo sostituisce quello del 1993 per classificare i fanghi, in base al loro grado di inquinamento, da scavare per liberare i canali portuali. Si tratta di un provvedimento essenziale per far partire le draghe e riportare il pescaggio del canale dei Petroli a 11.5-12 metri. È ora necessario solo il decreto interministeriale Ambiente-Mit. La firma è attesa entro un paio di settimane. Fullin e Gasparon a pag. II.





#### Venezia

## Porto, altra spallata E stavolta è decisiva

Corteo acqueo e manifestazione in mattinata, nel pomeriggio da Roma arriva il via libera sul protocollo fanghi. Martella: «Impegni mantenuti, ora la firma»

MICHELE FULLIN

PORTO VENEZIA II via libera tanto atteso e sudato è finalmente stato rilasciato dall' Istituto superiore di Sanità e finalmente il nuovo Protocollo fanghi potrà essere emanato. L' ultimo ok al documento è arrivato ieri mattina, mentre a Venezia era in corso un' enorme mobilitazione per chiedere attenzione per il porto e il suo indotto logistico, commerciale e industriale. Adesso non ci sono più ostacoli né scusanti e il Governo dovrà emanare il provvedimento, che già aveva promesso sarebbe stato firmato all' inizio di questo mese. Il nuovo Protocollo fanghi sostituisce quello del 1993 per classificare i fanghi, in base al loro grado di inquinamento, da scavare per liberare i canali portuali. Si tratta di un provvedimento essenziale per far partire le draghe e riportare il pescaggio del canale dei Petroli a 11.5-12 metri che l' Autorità di sistema portuale ritiene fondamentali per non perdere ulteriori traffici e magari recuperare quelle linee con l' Oriente perse proprio perché le navi non riuscivano più ad entrare. LO SBLOCCO La situazione si è sbloccata ieri anche grazie all' intervento del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Andrea Martella, in collaborazione con i ministri Sergio Costa (Ambiente) e Paola De Micheli (Mit).



Il procedimento è concluso e basterà solo un decreto interministeriale, senza passaggi parlamentari. La firma è attesa entro un paio di settimane. In ogni caso, è stato assicurato che al Comitatone di marzo il Protocollo fanghi ci sarà. «Quello che avevamo dichiarato qualche tempo fa è stato mantenuto - commenta Martella - L' Istituto superiore di Sanità ha reso il parere e ora il Protocollo può essere operativo. Questo è a favore sia del rispetto della questione ambientale sulla laguna, che del rispetto dell' attività portuale a <mark>Venezia</mark>». «Bene - commenta il deputato dem Nicola Pellicani - ma ora il Governo deve accelerare». NON VOGLIAMO MORIRE Come San Tommaso, il sindaco Luigi Brugnaro al momento preferisce non commentare, ma ieri mattina al convegno organizzato in Marittima da Federagenti e Assoagenti Veneto, durante il quale è stato firmato da tutte le categorie il manifesto in 9 punti Il Porto è vita. Venezia è viva è andato giù pesante. «A Roma - ha detto - Non fanno nemmeno le cose di legge. Adesso decidono di buttare le navi un po' a casaccio nel porto. Attenzione, perché la pazienza, non la mia ma quella degli operatori, prima o poi finisce. Noi pretendiamo che la profondità del canale dei Petroli torni a livello di legge per non continuare a perdere traffici. Noi siamo sempre disponibili, ma non a morire. In ballo c' è il futuro dell' Italia che va salvata dal declino economico». Anche il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, Vincenzo Marinese, non è andato giù delicato. «<mark>Venezia</mark> è centrale per una zona d' Italia che ha un fatturato di 120 miliardi - ha detto - se il <mark>porto</mark> resterà in difficoltà, quando il baricentro logistico sarà spostato si sposteranno anche le aziende. Qualcuno dovrà spiegare mettendoci la faccia: senza aziende i figli che faranno? lo con il reddito di cittadinanza non voglio vivere. Ne abbiamo le p... piene. Già abbiamo rinunciato alla chimica perche non c' è stato il coraggio del



#### Venezia

Governo». TUTTI UNITI Tra i firmatari del manifesto anche Giuseppe Fedalto, presidente della Camera di Commercio: «Noi tutti imprese, categorie economiche e lavoratori ci stiamo chiedendo perché ormai da tempo i Governi che si sono succeduti, il Comitatone, alcune associazioni e comitati sono contrari allo sviluppo del porto di Venezia e quindi al fatto che una città e un territorio vivano». «Spero siamo riusciti a mettere la politica di fronte alla coesione del settore - commenta Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti - Credo che a questo punto la politica debba una risposta, di cui la riunione del Comitato fanghi è solo una prima parte». «A fronte di questo manifesto firmato - conclude il presidente di Assoagenti Veneto, Alessandro Santi - chiederemo subito un confronto ai ministeri facendo capire che i temi sono quelli elencati e che noi siamo tanti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



#### Venezia

# Le voci della protesta: «Vogliamo poter lavorare sereni»

# MARTA GASPARON

TUTTI INSIEME La fitta nebbia di ieri mattina non ha fermato la manifestazione che ha riunito spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali. Lavoratori e imprenditori assieme, accomunati dallo stesso obiettivo: far sentire la propria voce. Affinché si sblocchi la situazione del porto che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nordest a causa dell' insabbiamento dei fondali. Insomma, al di là delle sigle sindacali, all' iniziativa dell' Associazione Agenti Marittimi e della Federazione Nazionale Federagenti non sono mancate le diverse società che lato turistico e lato operativo contribuiscono alla gestione del porto. Circa 600 i manifestanti e una cinquantina le imbarcazioni che hanno sostato a suon di sirene e cartelloni di protesta nel canale della Giudecca, di fronte all' Autorità portuale. Fino all' arrivo in Marittima. E accanto a bettoline, rimorchiatori che hanno aperto le pompe, imbarcazioni di guardie ai fuochi, piloti, ormeggiatori, portabagagli e non solo, c' era anche il sindaco Brugnaro, a bordo di una chiatta con tanto di striscione con su scritto No port=ghost town. Che, con giacca mimetica



indosso e accompagnato dal capo di gabinetto comunale Ceron e dall' assessore Venturini, ha testimoniato il sostegno della città. «Siamo qui perché rischiamo di rimanere senza lavoro le parole di Elisabetta Sinagra, di Venezia Terminal Passeggeri, madre di 3 figli in quanto dal 2012 non trovano una soluzione per l' accesso di tutte le navi. È una cosa inaccettabile in un Paese civile come il nostro. Lavoro al porto da 20 anni e l' ho visto diventare un' eccellenza in tutto il mondo». «Non si pensa ai più di 20mila posti di lavoro a rischio. A preoccuparci ha detto Gabriele, padre 53enne che lavora all' ufficio tecnico sono le proposte strampalate che sentiamo, prive di base tecnica, fatte da gente che non sa cosa sia un porto. Ci auguriamo che la politica si accorga dell' importanza di questa realtà, un' eccellenza che ci invidiano e che stiamo rischiando di buttar via». «Lavoro qui tutti i giorni il commento di Annamaria, 48enne che lavora al commerciale e di politici se ne vedono pochissimi. Al di là dell' Amministrazione che sentiamo vicina, gli altri latitano. Oggi chiedo che non venga buttata via un' eccellenza del nostro territorio che dà da lavorare, come crocieristica, a 4mila famiglie». Tra i manifestanti c' era anche Tommaso Giusto, 28 anni, tra i soci della Cooperativa Portabagagli del porto. «Preoccupato? Sono fiducioso che si troverà una soluzione. Mi auguro si faccia chiarezza su questa situazione che appare instabile e di avere più certezze per il futuro». «Il mio timore è che con questi intoppi burocratici ha affermato Tiziano Trevisan, 46 anni, dipendente Trv le grosse proprietà navali deviino le navi in altri porti. Chiedo che si svolgano regolarmente le manutenzioni dei canali e che il progetto fanghi sia approvato. Vogliamo poter lavorare sereni». Un' urgenza, quella dello scavo dei canali, sottolineata anche da Mauro Piazza, delegato della Compagnia dei Lavoratori portuali: «Siamo autonomi e non abbiamo bisogno di aiuti. Non chiediamo soldi per scavare, li abbiamo. Ci lasciassero farlo e noi ci arrangiamo. La mia paura? Che a Roma decida gente che di Venezia non sa niente». «Venezia è stata una grande repubblica marinara ha detto l' ormeggiatore Giovanni Vercio e come tale deve avere un porto. Da 4 mesi stiamo attendendo il protocollo sui fanghi ma nulla si è ancora mosso. Tra ambiente ed attività portuali ci deve essere una sinergia». © RIPRODUZIONE RISERVATA.





### Il Giornale Di Vicenza

#### Venezia

VENEZIA. Manifestazione di navi e delle categorie economiche, con il Comune al loro fianco: «Il governo ora acceleri, se no perdiamo l' economia»

## Scatta la protesta del porto: «Ridateci i canali»

Le attività economiche legate allo scalo acqueo sono in difficoltà: non si può più ri-scavare i fondali

### ALBERTO MINAZZI

VENEZIA «Il porto è lavoro. Il lavoro è vita. Ridateci i canali. Ridateci il lavoro». Lo slogan, urlato al megafono da un lavoratore dello scalo veneziano, sintetizza alla perfezione il significato della manifestazione che ha visto ieri mattina, lungo il canale della Giudecca, la città unirsi attorno al suo porto. Un grido d' allarme, lanciato per cercare di smuovere Roma dal suo immobilismo, che ha messo insieme tutte le componenti: lavoratori e imprese della comunità portuale, ma anche il Comune. «È un ennesimo sollecito al Governo - spiega il sindaco Luigi Brugnaro - a cui chiediamo. con tutto il rispetto, di dare veramente un' accelerata. Perché qui stiamo perdendo posti di lavoro e fermando il porto e la città». Le questioni da risolvere, per continuare a garantire l'operatività dello scalo veneziano, sono molte. Per il comparto crocieristico manca ancora la proposta definitiva di Roma sulla via alternativa al passaggio in bacino San Marco, e nel canale della Giudecca, per le grandi navi bianche una volta entrate in Laguna. Prima ancora, per tutte le attività legate all' acqua, c' è però da risolvere la questione dello scavo dei canali. Serve infatti il nuovo protocollo



fanghi, per risolvere le problematiche legate allo smaltimento dei sedimenti tolti dai fondali. Un documento, chiamato a sostituire quello del 1993, ancora punto di riferimento normativo in materia: ieri sera c' è stato il sì dell' Iss-Istituto di sanità, ma il via finale ai lavori in laguna resta ancora lontano. Tutto questo, a Venezia, potrebbe mettere a rischio numerosi posti di lavoro di un comparto che, lo dicono i numeri, funziona. Il recente studio realizzato da Autorità portuale e Camera di commercio sul sistema portuale quantifica in 6,6 miliardi il valore di produzione diretto, con 1.260 aziende direttamente coinvolte dalle attività portuali a Venezia e 322 a Chioggia. E gli addetti sono 21.175 (92.284 nell' indotto). Un' importanza, nel sistema economico complessivamente inteso, che ben illustrano le percentuali: le aziende portuali generano il 27% del valore dell' economia del Comune di Venezia e il 13% di quella dell' area metropolitana. «Questa - dice Brugnaro - è gente tranquilla, che lavora sempre. Ma adesso si sta cominciando ad arrabbiare. Crediamo veramente che a Venezia ci sia una vita che non viene riconosciuta. Ci facciamo sentire. E siamo solo all' inizio, se non cominciano a cambiare rotta». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## II Piccolo

#### Venezia

le fibrillazioni venete

# Il governo sblocca i dragaggi per Venezia nel giorno della grande protesta in laguna

Gianni FavaratoVENEZIA. Il via libera dell' Istituto superiore di sanità (Iss) al tanto atteso e nuovo "Protocollo per la gestione dei sedimenti lagunari", che riducono il pescaggio dei canali portuali, era annunciato da giorni ed è arrivato proprio ieri dalla sede veneziana del Provveditorato alle opere pubbliche, mentre alla Marittima di Santa Marta il "fronte del porto" - dopo il corteo acqueo a Venezia - ha tenuto la sua prima grande manifestazione all' insegna dell' unione tra lavoratori e operatori e imprese portuali per garantire un «futuro alla città-porto di Venezia». Un' unione "benedetta" dal sindaco di Venezia e con il sostegno attivo dei lavoratori e dei sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil, presenti in gran numero alla manifestazione alla Marittima. C' erano - e sono intervenuti - anche il presidente dell' Autorità portuale di Venezia e Chioggia Pino Musolino e il comandante della Capitaneria di porto, l' ammiraglio Piero Pellizzari. Unica assente all' appuntamento la Regione del Veneto. Ieri è anche arrivata la conferma che entro i primi giorni di marzo ci sarà, dopo l' ok della Commissione di salvaguardia, anche il via libera del Provveditorato alle opere pubbliche, che autorizza il rialzo di un metro dell'



Isola delle Trezze. Così si potranno conferire i fanghi che saranno dragati dal fondo del Canale dei petroli, per riportare il pescaggio a quota 11, 40 metri, mentre ora, sulla base del decreto dell' ottobre scorso della Capitaneria, è ridotto a 10,20 metri, tanto da aver fatto desistere gli armatori cinesi che hanno interrotto la linea diretta settimanale di una nave portacontainer. «Il Protocollo con le nuove linee quida per il dragaggio dei canali lagunari e il loro corretto confinamento - ha spiegato Andrea Martella, sottosegretario di governo con delega alla "Attuazione del programma" dovrà ora essere controfirmato dai ministri dell' Ambiente e delle Infrastrutture con un apposito decreto». «Abbiamo così mantenuto gli impegni assunti per accelerare i tempi di approvazione di un nuovo Protocollo con le scelte idonee a garantire la compatibilità tra ambiente lagunare e attività portuali». Ma all' auditorium della Marittima, mentre ieri mattina si è teneva il convegno con una manifestazione per la difesa della portualità, organizzato dagli operatori di settore, la notizia del via libera all' agognato nuovo Protocollo non era ancora arrivata e, di conseguenza, l' aria di protesta di lavoratori e operatori portuali presenti non si è per niente sopita. Anzi, i toni degli interventi del sindaco Luigi Brugnaro sono stati duri e diretti esclusivamente contro il governo nazionale. «A Roma non sono ancora riusciti a garantire l' entrata in funzione del Mose e ora ritardano altre decisioni importanti per la nostra città e il suo importante e centrale porto commerciale e passeggeri», ha detto il sindaco, ormai in piena campagna elettorale per la sua rielezione, con il sostegno della Lega di Salvini che capeggia l' opposizione in Parlamento: «Ma noi restiamo fiduciosi e ci aspettiamo dal governo la Legge speciale e i fondi necessari a riportare a 12 metri il pescaggio sul Canale dei petroli e a garantire la salvaguardia del l' intera laguna». «Di promesse non mantenute e ritardi ne abbiamo piene le balle», ha tuonato, a sua volta, il presidente di Confindustria Venezia e Treviso Vincenzo Marinese: «Il porto lagunare è uno snodo vitale per la nostra città e la sua economia e da esso dipende il futuro di molte imprese e lavoratori. I canali vengono dragati in tutti i porti del mondo, perché a Venezia deve prevalere la mentalità del no? Il protocollo dei fanghi va sbloccato perché, se chiudono il porto e le industrie che grazie a esso operano, non lamentiamoci se le famiglie restano senza un reddito e rimane solo l' industria turistica



## II Piccolo

#### Venezia

come sbocco pe r l' occupazione». A fare la parte del leone per conto degli operatori e delle imprese portuali sono stati Alessandro Santi (presidente degli Agenti raccomandatari e mediatori marittimi del Veneto) e Gian Enzo Duci (presidente nazionale di Federagenti) che sono saliti sul pulpito per spiegare i termini del "manifesto" sottoscritto alla fine del convegno e presentare un dossier di «fake news in tema di inquinamento, interramento della laguna, fumi, colpa delle navi nel danneggiamento delle fondamenta di Venezia» che secondo lui caratterizzano i contestatori delle grandi navi da crociera a Venezia. A sua volta il segretario generale dei portuali della Cgil Renzo Varagnolo ha proposto che «vista l' unità dimostrata da operatori, imprese e lavoratori che difendono il futuro del porto, continuiamo a restare uniti e andiamo, tutti insieme, a trattare con il governo per rimuove gli ostacoli che bloccano la funzionalità e il futuro sviluppo delle attività portuali commerci ali e passeggeri».—© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## II Secolo XIX

#### Venezia

# «Così il nostro porto muore» Venezia sfila contro i "no"

Francesco Ferrari INVIATO A VENEZIA «Oggi la politica sta riuscendo a realizzare ciò che neppure l'ammiragli genovese Lamba Doria, nel 1298, ebbe il coraggio di fare, pur avendone l'opportunità: distruggere il porto di Venezia». La battuta, che provoca qualche campanilistico dissenso nella gremitissima sala del Terminal passeggeri, arriva da Gian Enzo Duci, presidente (genovese) di Federagenti: irrigidimenti nostalgici a parte («se aveste distrutto il porto la reazione veneziana sarebbe stata clamorosa», ribatte dal palco il sindaco Luigi Brugnaro), è sua la frase che fotografa meglio di tutte la giornata di protesta contro il "partito del No", no alle navi da crociera, no al porto commerciale, no al dragaggio dei canali. In una Venezia segnata, e non poco, dall' assenza dei turisti cinesi, gli agenti marittimi riescono nel guasi -miracolo di portare in I TRAFFICI DEL 2019 Nel 2019 Trieste ha raggiunto 62 milioni di tonnellate di merce movimentata, a cui si aggiungono i 4 milioni di Monfalcone. Il traffico container nell' anno appena concluso ha registrato i 790 mila teu con un incremento del +9% sul 2018. Si tratta del record storico per il porto, oltre che dell' aumento più alto tra tutti i



settori, acqua - letteralmente, con un' ottantina di imbarcazioni in corteo - la voce unica di imprenditori, istituzioni e sindacati. E così capita che i toni del presidente degli industriali, Vincenzo Marinese, siano meno diplomatici di quelli del rappresentante del sindacato Renzo Varagnolo. «Darei una testata a quelli che dicono no a tutto, perché il lavoro è prima di ogni altra cosa dignità si scalda Marinese -. lo ho una figlia di sette anni: la paghetta gliela do se prende un bel voto a scuola, mica perché si sveglia al mattino. Finiamola con quest' idea del reddito di cittadinanza, in porto lavorano 20 mila persone più altrettante dell' indotto». «La contrapposizione tra lavoro e ambiente è un falso problema - dice Varagnolo - e proprio Venezia ha sempre dimostrato che la convivenza tra laguna e porto è possibile». «Sono 1.269 le aziende che lavorano nello scalo di Venezia - ricorda il presidente dell' Autorità portuale. Pino Musolino -. Si parla tanto di crociere, perché è il tema più popolare. Ma le crociere valgono 500 milioni, il porto commerciale 5,5 miliardi. Vogliamo privare il territorio di questa ricchezza? Bene, ma qualcuno deve avere il coraggio di dirlo, di assumersi la responsabilità di questa scelta». Una denuncia reiterata dagli interventi di Silvia Moretto (Fedespedi), Paolo Salvaro (Confetra), Beniamino Maltese (Confitarma), Alberto Rossi (Assarmatori). E dal padrone di casa, il presidente degli agenti marittimi Alessandro Santi, che snocciola una dopo l' altra le tante fake news sul porto, scatenando l' applauso dei quattrocento presenti in sala: «Dicono che inquiniamo l' aria, quando è provato che in estate le attività portuali incidono per l' 8% e in inverno per il Dicono che il moto ondoso è provocato dalle grandi navi: uno studio ha accertato che l' onda massima è inferiore a 10 centimetri. Dicono che i crocieristi invadono Venezia, mentre solo 400 mila di loro visitano la città su 30 milioni di turisti. Non dicono però che il sistema porto genera un fatturato globale di 21 miliardi». Una cosa è certa: senza pulizia dei canali e senza un progetto per mantenere in laguna le crociere, Venezia rischia davvero di essere cancellata dalla mappa dei porti. In secoli di storia, ha ragione Duci, neppure il nemico genovese aveva osato tanto. -



#### Venezia

## Via libera al nuovo protocollo fanghi Imprese e lavoratori: «Il porto viva»

Manifestazione in Marittima per sbloccare i dragaggi dei canali. Martella: «Ma noi abbiamo mantenuto le promesse»

Gianni FavaratoVENEZIA. Il via libera dell' Istituto Superiore di Sanità (Iss) al tanto atteso e nuovo "Protocollo per la gestione dei sedimenti lagunari" che riduce il pescaggio dei canali portuali, era annunciato da giorni ed è arrivato proprio ieri dalla sede veneziana del Provveditorato alle Opere Pubbliche, mentre alla Marittima di Santa Marta il "fronte del porto" - dopo il corteo acqueo a Venezia - ha tenuto la sua prima grande manifestazione all' insegna dell' unione tra lavoratori e operatori e imprese portuali per garantire un «futuro alla città-porto di Venezia». Un' unione "benedetta" dal sindaco di Venezia e con il sostegno attivo dei lavoratori e dei sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil, presenti in gran numero alla manifestazione alla Marittima. Erano presenti e sono intervenuti anche il presidente dell' Autorità Portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, e il comandante della Capitaneria di Porto, l'ammiraglio Piero Pellizzari. Unica assente all'appuntamento la Regione del Veneto. Ieri è anche arrivata la conferma che entro i primi giorni di marzo ci sarà, dopo l' ok della Commissione di Salvaguardia, anche il via libera del Provveditorato alle Opere Pubbliche che autorizza il rialzo di un



metro dell' Isola delle Trezze. Così si potranno conferire i fanghi che che saranno dragati dal fondo del Canale dei Petroli, per riportare il pescaggio a quota 11,40 metri, mentre ora, sulla base del decreto dell' ottobre scorso della Capitaneria, è ridotto a 10,20 metri, tanto da aver fatto desistere gli armatori cinesi che hanno interrotto la linea diretta settimanale di una nave portacontainer. «Il Protocollo, con le nuove linee guida per il dragaggio dei canali lagunari e il loro corretto confinamento - ha spiegato Andrea Martella, sottosegretario del Governo con delega alla "Attuazione del programma" - dovrà ora essere controfirmato dal ministri dell' Ambiente e delle Infrastrutture e Trasporti con un apposito decreto». «Abbiamo così mantenuto gli impegni assunti per accelerare i tempi di approvazione di un nuovo Protocollo con le scelte idonee a garantire la compatibilità tra ambiente lagunare e attività portuali». Ma all' auditorium della Marittima, mentre ieri mattina si è teneva il convegno con manifestazione per la difesa della portualità, organizzato dagli operatori di settore, la notizia del via libera all' agognato nuovo Protocollo, non era ancora arrivata e di conseguenza l' aria di protesta di lavoratori e operatori portuali presenti, non si è per niente sopita. Anzi, i toni degli interventi il sindaco, Luigi Brugnaro - sono stati duri e diretti esclusivamente contro il Governo nazionale. «A Roma non sono ancora riusciti a garantire l'entrata in funzione del Mose e ora ritardano altre decisioni importanti per la nostra città e il suo importante e centrale porto commerciale e passeggeri - ha detto il sindaco, ormai in piena campagna elettorale per la sua rielezione, con il sostegno della Lega di Salvini che capeggia l' opposizione in Parlamento -. Ma noi restiamo fiduciosi e ci aspettiamo dal Governo la Legge Speciale e i fondi necessari a riportare a 12 metri il pescaggio sul Canale dei Petroli e a garantire la Salvaguardia dell' intera laguna». «Di promesse non mantenute e ritardi ne abbiamo piene le balle - ha tuonato, a sua volta, il presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese -. Il porto lagunare è uno snodo vitale per la nostra città e la sua economia e da esso dipende il nostro futuro di molte imprese e lavoratori. I canali vengono dragati in tutti i porti del mondo, perché a Venezia deve prevalere la mentalità del no? Il protocollo dei fanghi va sbloccato perchè se chiudono il porto e le industrie che grazie ad esso operano, non lamentiamoci se le famiglie restano senza un reddito e rimane solo l' industria turistica



#### Venezia

come sbocco per l' occupazione». A fare la parte del leone per conto degli operatori e le imprese portuali sono stati Alessandro Santi (presidente degli Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto) e Gian Enzo Duci (presidente nazionale di Federagenti) che sono saliti sul pulpito per spiegare i termini del "manifesto" sottoscritto alla fine del convegno e presentare un dossier di «fake news in tema di inquinamento, interramento della laguna, fumi, colpa delle navi nel danneggiamento delle fondamenta di Venezia» che secondo lui caratterizzano i contestatori delle Grandi Navi da crociera a Venezia. A sua volta il segretario generale dei portuali della Cgil, Renzo Varagnolo, ha proposto che «vista l' unità dimostrata da operatori, imprese e lavoratori che difendono il futuro del porto, continuiamo a restare uniti e andiamo, tutti insieme, a trattare con il Governo per rimuove gli ostacoli che bloccano la funzionalità e il futuro sviluppo delle attività portuali commerciali e passeggeri». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Venezia

## II manifesto

# «Non si deve dipendere soltanto dal turismo»

Una premessa e 9 punti fermi; si articola così il manifesto sottoscritto ieri alla Marittima da operatori e imprese portuali e dal sindaco in cui si ricorda che «nella sua lunga storia Venezia si sono ripetuti fondamentali interventi per la salvaguardia della laguna e della sua funzione portuale». Il manifesto ribadisce, innanzitutto, che «Venezia ha diritto ad affermare il proprio futuro» poichè «è si patrimonio del mondo, ma specialmente lo è di chi ci vive e lavora, cresce la sua famiglia, produce reddito e paga le tasse, nel rispetto di norme e leggi». «E' venuto il momento di affermare che Venezia, con tutto il suo territorio metropolitano - puntualizza il manifesto del "fronte del porto" non ha solo il dovere di affrontare l'acqua alta e le sfide climatiche in modo resiliente, ma ha anche, e specialmente, il diritto di disegnare e scegliere il proprio futuro che non dipenda esclusivamente dal turismo e da quanto ad esso collegato». «E' ora di rovesciare l' idea di Venezia, raccontata da pochi, spesso organizzati in associazioni e comitati - continua il manifesto - per lasciare finalmente spazio alla voce di tutti gli altri soggetti, che sono maggioranza, fino ad adesso troppo silenziosa perché concentrata nel proprio lavoro». --





#### Venezia

# Le nuove linee guida per gli escavi ribaltano le procedure esistenti dal 1993

ROMA. Come annunciato il parere favorevole dell' Istituto Superiore di Sanità è arrivato e proprio ieri e' stato illustrato nella sede veneziana del Provveditorato alle Opere Pubbliche - su iniziativa del sottosegretario Andrea Martella e alla presenza del Provveditore Cinzia Zincone e dei rappresentanti dell' Autorità Portuale e della Capitaneria di Porto - il testo integrale e gli allegati del cosiddetto "Protocollo per la gestione dei sedimenti lagunari", sulla base del quale - nel corso di una prima fase di sperimentazione di 24 mesi - saranno ora concesse o meno le autorizzazioni per la caratterizzazione (con carotaggi a maglia stretta) dei fondali dei canali interessati per determinarne lo stato di contaminazione. In tutto, tra il testo con le "Linee guida" per i dragaggi dei fondali e gli allegati, si tratta di un centinaio di pagine che modificano sostanzialmente i criteri di classificazione dei sedimenti(o fanghi) contaminati - da cui dipende la possibilità di trasferirli in siti adatti - prevista dal protocollo, ora scaduto, in vigore dal 1993 che di fatto determinava che solo una piccola percentuale (dal 3 al 5%) possa essere riutilizzata in laguna, per rinforzare velme e barene, senza vincoli di



confinamento. Nel nuovo Protocollo, invece, si indicano metodologie e procedure per la caratterizzazione dei sedimenti (suddivisi nelle classi A o B) da dragare e in quanto tali considerati alla stregua di rifiuti, sulla base del "Regolamento per l' autorizzazione all' immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini e in relazione alle attività di movimentazione dei sedimenti necessarie al contrasto del degrado morfologico e al mantenimento della navigazione in laguna». Le "Linee guida" del nuovo protocollo prevedono la «caratterizzazione e la classificazione dei sedimenti secondo una valutazione integrata dei dati chimici ed ecotossicologici per il riutilizzo ambientalmente compatibile dei sedimenti dragati all' interno della Laguna e in coerenza con le direttive europee di settore». Le attività considerate e regolamentate riguardano «esclusivamente quelle che si sostanziano nell' estrazione del sedimento, nel suo stoccaggio ed eventuale reimmersione in prossimità del medesimo o in altro sito lagunare». Il monitoraggio sarà commisurato alla tipologia, dimensione dell' intervento e contesto ambientale, tenendo conto della variabilità intrinseca dell' ambiente lagunare e del "biota", a cominciare dal rischio di contaminare le vongole allevate nelle aree autorizzate della laguna. --G.Fav.



#### Venezia

# «Senza le navi Venezia muore» Il grido di dolore dei portuali

Piloti, ormeggiatori, addetti ai servizi, guardie ai fuochi, lavoratori dei terminal portuali. Oltre 600 dei 22 mila impiegati totali per dire che «porto è uguale a lavoro e vita» e che loro vogliamo lavorare perchè «Venezia senza porto muore». Sono solo alcuni degli slogan urlati dai lavoratori dei porti commerciale e turistico di Venezia e Marghera, scanditi dal suono delle sirene della cinquantina di imbarcazioni che ieri mattina ha solcato il canale della Giudecca, facendosi largo nella nebbia, fino a raggiungere la Marittima. Lì, ad attenderle, lungo il ballatoio del terminal 103 era una lunghissima linea gialla e arancione: il colore delle casacche, indossate con orgoglio dai lavoratori del porto. Tra striscioni, bandiere (anche dei sindacati: Cgil, Cisl e Uil) e slogan di chi si sente il cuore pulsante della città e vuole continuare a battere. «Ho due figlie adolescenti, che studiano, mentre mia moglie lavora in Fincantieri. Sì, ho paura di perdere il posto». Andrea Guidotto a Marghera ha trascorso una vita: ci vive e, al porto commerciale, ci lavora. «Operaio specializzato: stivatore, mulettista, tutto quel che serve. Sono qui per dire "sì" allo scavo dei canali, altrimenti Venezia si ferma: porto, navi, ferrovie,



commercio». «Il lavoro c' è, Musolino non lo intralci. Bisogna scavare il Vittorio Emanuele e le grandi navi devono passare da lì» gli fa eco Mauro Piazza, delegato della compagnia lavoratori portuali. Elisabetta Sinagra, di Mestre, lavora nell' amministrazione del terminal passeggeri. «Quel reparto l' ho visto crescere e ora rischio di essere lasciata a casa». Le sue parole e il tono della voce rivelano una delusione anche superiore alla rabbia. «Il <mark>porto</mark> di <mark>Venezia</mark> è un' eccellenza nel mondo, le cui strutture vengono studiate e copiate dai porti esteri. Eppure continuiamo a essere in balìa di noi stessi. Senza risposte, il porto chiude». I veneziani Bruno Gasparini e Giorgio Fornaro lavorano da 20 anni per la Conepo, che ha sede a Malcontenta. Si occupano dello smaltimento rifiuti. «Se l' azienda dovesse chiudere, 25 famiglie non sapranno come mettere insieme il pranzo con la cena. Siamo aperti a qualunque soluzione. I comitati non vogliono che le grandi navi passino per il bacino di San Marco? Che si scavi il Vittorio Emanuele. Subito, però, perché gli armatori hanno già iniziato a spostarsi a Trieste e Ravenna». «Crociere = Lavoro = 4000 famiglie» recita uno dei tanti striscioni. «Si continua a parlare dell' escavo del Vittorio Emanuele, ma le notizie sono fumose. Intanto i traffici sono in calo e le navi con un pescaggio superiore ai 10,20 metri non possono entrare nel canale dei petroli» sintetizza Tiziano Trevisan, delegato Cgil che lavora al terminal rinfuse. È fiducioso Stefano Doné: da 10 anni è cassiere al terminal passeggeri. «È la prima volta in cui noi lavoratori siamo al fianco degli imprenditori». Non è dello stesso avviso Corrado Centa, delegato sindacale, lavora al terminal intermodale Venezia (Tiv) occupandosi della manutenzione delle gru portuali. «Il dirottamento delle crociere a Marghera causerebbe un problema di convivenza tra i settori commerciale e crocieristico. Il commerciale potrebbe subire ritardi dovuti al canale prioritario del turismo. Mentre i passeggeri si ritroverebbero in un' area per e merci. Al terminale container della Tiv abbiamo tre banchine di attracco, le grandi navi ci priverebbero di due di queste, con riduzione del nostro traffico. Se aggiungiamo l' entrata in funzione del Mose da giugno, si determinerà un ulteriore rallentamento dell' accesso delle navi ai canali e alle banchine portuali».



Venezia

-- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



#### Venezia

# L'Autorità avvia lavori di pulizia urgenti in un tratto del canale Malamocco

VENEZIA. Via con urgenza i fanghi da un tratto del canale Malamocco Marghera, o dei Petroli. Sono partiti i lavori dell' Autorità Portuale, dopo l' ordinanza dell' inizio dell' ottobre scorso della Capitaneria di Porto che ha ridotto il limite massimo di pescaggio lungo il canale, con pesanti ripercussioni sull' operatività del Porto. La Capitaneria ha in particolare modo rilevato la criticità in due tratti del Canale dei Petroli - tra la bricola 90 e la 100 e tra la 108 e la 114 - ritenuti a rischio perché presentano un evidente interramento della cunetta navigabile, con possibili difficoltà per il transito delle navi. I fanghi presenti in questo tratto di canale sono di tipo A scarsamente inquinati - e devono dunque essere stoccati all' interno della conterminazione lagunare nelle barene già predisposte a questo scopo dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche. Di qui l' avvio dei lavori di scavo dei fanghi nel tratto di canale interessato dall' interramento parziale, autiorizzati in quanto sussisterebbe un elevato rischio per la pubblica incolumità perché sino al definitivo consolidamento delle casse di colmata situate a dud di Fusina, secondo l' autorità Portuale non si può escludere un



ulteriore peggioramento delle condizioni minime di sicurezza per la percorribilità di questo tratto del canale Malamocco Marghera. Il costo complessivo dell' intervento, già appaltato e in corso, è di circa 280 mila euro e i fanghi prelevati verranno conferiti nella barena Canal Piovego. Con i nuovi limiti di pescaggio fissati dalla Capitaneria di Porto, per le navi di larghezza massima fino a 33 metri il pescaggio massimo è fissato in 11 metri e 20, quello notturno per le navi con bow thruster a 10,50, dieci metri per le altre. Pescaggio che si riduce per le navi fra 33 e 36 metri (11,10 metri), fra 36 e 41 metri a 10,60, fra 41 e 45 metri a 10,20. Limiti che secondo quanto più volte denunciato dal Porto metterebbero in pericolo i traffici. I' ordinanza è stata motivata dal fatto che dopo gli ultimi rilievi batimetrici è risultato che il tratto di canale dei Petroli compreso tra la curva di San Leonardo e il terminal di Fusina non risulta in sicurezza per le navi troppo grandi. --E.T.



## La Verità

## Venezia

# Protesta in barca per salvare il porto di Venezia

Più di 80 imbarcazioni hanno manifestato ieri a Venezia per sbloccare gli escavi di manutenzione dei canali e garantire lo sviluppo del porto. Nata su iniziativa dell' Associazione agenti marittimi e di Federagenti, la manifestazione è culminata con la firma di un manifesto per il rilancio della città-porto sottoscritto dal sindaco Luigi Brugnaro.





## **Ansa**

#### Venezia

# Venezia: corteo 80 navi per il Porto

(ANSA) - VENEZIA, 13 FEB - Più di 80 imbarcazioni fra rimorchiatori, chiatte, barche da ormeggio e da lavoro hanno solcato stamani le acque di Venezia azionando le sirene, nella manifestazione che ha segnato la formazione di un "fronte" fra istituzioni, rappresentanze imprenditoriali nazionali e locali e il mondo del lavoro, per la difesa del Porto. Titolo della giornata è "E se rovesciamo Venezia?", ovvero rigetto della monocultura dominante di turismo e città museale, modello messo in crisi prima dall' acqua alta, quindi dalla scomparsa del turismo asiatico a causa del Coronavirus. Nata su iniziativa dell' Associazione Agenti Marittimi, guidata da Alessandro Santi, e della Federazione Nazionale Federagenti, presieduta da Gian Enzo Duci, la manifestazione è culminata con la firma di un "Manifesto per il rilancio della città-porto" sottoscritto, primo fra tutti, dal sindaco Luigi Brugnaro. Il manifesto accusa tutti quelli che hanno "rallentato e non mantenuto le promesse", in particolare per quanto riguarda i dragaggi ovvero l' escavo manutentivo dei canali che dovrebbero garantire l'accesso delle navi e che invece stanno scandendo i tempi di una "morte di Venezia". (ANSA).





## **Corriere Marittimo**

#### Venezia

# Venezia, la città senza il porto muore - La manifestazione sui canali e il convegno (FOTO)

13 Feb, 2020 A Venezia stamani la firma del M anifesto per tracciare la rotta del futuro e del rilancio della città-porto . La manifestazione sui canali e il convegno "E se rovesciamo Venezia?" al Terminal passeggeri. VENEZIA - La città della Laguna stamani si è svegliata con una manifestazione pubblica sui canali alla quale hanno partecipato le Istituzioni, le associazioni imprenditoriali e i sindacati . Gli striscioni appesi alle imbarcazioni e ai rimorchiatori dicono: "VENEZIA SENZA IL PORTO MUORE" e ancora: "NO PORT=GOST TOWN"- "PORTO=LAVORO"- "RIDATECI IL PORTO=RIDATECI IL LAVORO". L' insabbiamento dei fondali del porto di Venezia, i mancati dragaggi dei fondali e la conseguente riduzione del pescaggio mettono a rischio Venezia e il suo territorio come hub logistico dell' industria del Nord-Est, questa è la denuncia mossa dagli operatori, dalle istituzioni e dai lavoratori del porto e del territorio che, insieme ai rappresentanti de lle principali associazioni di categoria nazionali, stamani hanno dato voce alla manifestazione sui canali e poi al convegno al Venezia Terminal passeggeri (Vtp) dal titolo: " E se rovesciamo Venezia "- Gli striscioni appesi alle



balaustre del Vtp dicono: "PORTO COMMERCIALE, INDUSTRIALE E CROCIERE LOTTANO INSIEME PER VENEZIA E IL LAVORO " - qui è ancora in corso il convegno " E se rovesciamo Venezia " organizzato dall' Associazione agenti raccomandatari e mediatori marittimi del Veneto, a cui partecipano tutti rappresentanti delle maggiori associazioni economiche a livello nazionale e regionale. Ad aprire l' incontro sul palco del Vtp è stato Alessandro Santi, presidente dell' associazione degli agenti marittimi veneti. In mattinata intanto un comunicato diffuso dal vicepresidente nazionale di Confcommercio e di Conftrasporto, Paolo Uggé, ha applaudito all' iniziativa: ' Fa piacere vedere che tutte le categorie economiche, non solo quelle che agiscono direttamente nello scalo veneziano, sono finalmente coinvolte in un grande progetto di rilancio della città, con la volontà di tracciare tutte assieme la rotta per una crescita complessiva non solo del capoluogo lagunare e del suo scalo portuale, ma di tutta l' economia, a partire da quella del mare " - ha fatto sapere Uggè nella nota - " Un plauso al presidente Alessandro Santi per aver assunto l' iniziativa di una manifestazione che vuole evidenziare la necessità di intervenire subito e bene per affrontare le criticità del porto di Venezia'. Nel corso della mattina quindi i due dibattiti. Il primo intitolato' Un futuro per la città-porto. Il porto è vita, Venezia è viva ' moderato da Luca Telese e che ha visto la partecipazione di Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia; Pino Musolino, presidente dell' Autorità del Sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale; Piero Pellizzari, direttore marittimo del Veneto; Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia; Giuseppe Fedalto, presidente della Camera di Commercio di Venezia Rovigo; Massimo Zanon, presidente di Confcommercio Venezia; Silvia Moretto, presidente di Fedespedi; Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord-Est; Beniamino Maltese, presidente della Commissione finanza di Confitarma, Luca Becce, presidente di Assiterminal oltre che di rappresentanti sindacali e di Assarmatori. Il secondo convegno, ancora in corso, dal titolo ' Una domanda alle imprese del porto ', che ha come protagonisti, chiamati a dare una risposta alla domanda posta nel titolo, Sergio Senesi, Ceo di Cemar; Umberto Masucci, presidente di F2i Holding portuale; Riccardo Vianello, responsabile commerciale di Vecon; Mauro Fanin, Ceo di Cereal Docks Group. (Foto di: Laura Colognesi, giornalista e Anna Carnielli, avvocato marittimista) Su Corriere marittimo seguiranno in giornata gli aggiornamenti sul convegno.



## **Corriere Marittimo**

#### Venezia

# Venezia sfida la burocrazia - "Il porto è vita, non sia schiacciato dalle procedure"

Venezia lancia il suo guanto di sfida alla burocrazia, al Governo, ma anche al facile ambientalismo. Per la prima volta, da molti anni, imprese, lavoratori ed istituzioni si compattano al grido di 'E se rovesciamo Venezia?' - Stamani la manifestazione dei lavoratori del porto: una flottiglia di ottanta imbarcazioni, fra rimorchiatori, chiatte, barche da ormeggio e da lavoro, hanno navigato nel Canale della Giudecca per dire "SI" allo sblocco degli escavi di manutenzione dei fondali. Laura Colognesi VENEZIA - 'Il Porto è vita. Venezia è viva'. Questo il titolo del Manifesto, suddiviso in nove punti, sottoscritto oggi al Porto di Venezia ' perché Venezia ha diritto ad affermare il proprio futuro, è patrimonio di chi ci vive e lavora ed è ora di rovesciare l' idea di Venezia, raccontata da pochi, spesso organizzati in associazioni e comitati, per lasciare finalmente spazio alla voce di tutti gli altri, che sono maggioranza, fino ad adesso troppo silenziosa perché concentrata nel proprio lavoro ' ha dichiarato Alessandro Santi, presidente dell' Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto, promotori dell' iniziativa con la Federazione Nazionale Federagenti, presieduta da Gian Enzo Duci. 'Il



sistema porto è la ricchezza di Venezia - ha dichiarato il presidente AdSP del Mar Adriatico Settentrionale Pino Musolino - e genera 92.284 posti di lavoro, di cui 21.175 diretti e 55.704 nella città metropolitana. Nel complesso genera un fatturato di 21 miliardi. Senza il porto, Venezia è destinata a diventare una ghost town con danni incomparabili anche per tutto il nord-est industriale, una delle aree produttive più importanti d' Europa '. ' Tra produzione diretta, indiretta e indotto, il sistema portuale veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto, equivalente alla produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Misurando anche l' indotto, l' impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell' ambito metropolitano, il 13% nell' ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Importanti le ricadute sull' occupazione: oltre 1.260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti ' ha sottolineato Giuseppe Fedalto , presidente Camera Commercio Venezia Rovigo, co-autore, col Porto di Venezia e UnionCamere, dello Studio 'L' Impatto economico e sociale del sistema portuale veneto ', presentato lo scorso 23 gennaio a Porto Marghera. Per la prima volta da molti anni imprese, lavoratori ed istituzioni si compattano al grido di 'E se rovesciamo Venezia?'. Incuranti della nebbia fitta, una flottiglia di ottanta imbarcazioni, fra rimorchiatori, chiatte, barche da ormeggio e da lavoro, hanno navigato stamattina nel Canale della Giudecca ' per sbloccare gli escavi di manutenzione dei canali per la navigazione e garantire lo sviluppo dello scalo marittimo ' . Spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali hanno fatto sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto di Venezia, che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nord Est a causa dell' insabbiamento dei fondali. Sottoscritto oggi da Luigi Brugnaro (Sindaco di Venezia), Vincenzo Marinese (presidente Confindustria Venezia), Giuseppe Fedalto (presidente Camera Commercio Unione Metropolitana di Venezia), Gianni Satini (vice presidente Conftrasporto), Silvia Moretto (presidente Fedespesi), Paolo Salvaro (presidente Confetra Nord-Est), Beniamino Maltese (presidente Commissione Finanza Confitarma), Alberto Rossi (direttore generale Assarmatori), Luca Becce



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 79

## **Corriere Marittimo**

#### Venezia

a chiunque voglia sottoscriverne gli obiettivi comuni . E con neanche un tanto velato 'j' accuse ' verso tutti quelli che hanno rallentato e non mantenuto le promesse , in particolare per quanto riguarda i dragaggi ovvero l' escavo manutentivo dei canali che dovrebbero garantire l' accesso delle navi e che invece stanno scandendo i tempi di una 'morte di Venezia' rispetto alla quale per la prima volta la città, tutta, ha detto oggi 'no'. ' Al Governo abbiamo già formalizzato la richiesta di 150 milioni l' anno per un totale di dieci anni" - ha concluso il sindaco Brugnaro - per il dragaggio di ordinaria amministrazine dei canali, con un pescaggio attuale superiore ai 10 metri e 20, contro i 12 metri che rappresentano una sorta di "minimo sindacale" fissato e formalmente autorizzato per legge. Venezia ha così lanciato il suo guanto di sfida alla burocrazia, al Governo, ma anche al facile ambientalismo che ha fatto delle cosiddette Grandi navi il facile bersaglio per proseguire una narrazione suicida sul declino del porto. ' Bisogna salvare Venezia e il Porto, prima che sia troppo tardi. Ma questo a Roma non lo capiscono - ha concluso Gianni Satini, vice presidente Conftrasporto . ' Quando un porto strategico come Venezia perde una linea container diretta verso la Cina, perde professionalità, servizi, competenze. Questo grido deve scuotere tutti. Il Porto è vita pulsante, schiacciato da troppe procedure '.



### **FerPress**

#### Venezia

# "Un manifesto per Venezia": Uggè (Conftrasporto), appoggiamo iniziativa in programma oggi al terminal VTP rande città-port

(FERPRESS) - Venezia, 13 FEB - II vicepresidente nazionale di Confcommercio e di Conftrasporto Paolo Uggè appoggia l' iniziativa "Un manifesto per Venezia" in programma oggi al terminal VTP per rilanciare il futuro della grande città-porto. Un evento organizzato dall' Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto, che vedrà riunite le maggiori associazioni economiche a livello nazionale e regionale. Il convegno vedrà, in apertura dei lavori, i saluti e l'intervento di Alessandro Santi, presidente dell' Associazione degli agenti marittimi veneti "Che - sottolinea Uggè - all' interno del porto, nella città e nella nostra Confederazione svolgono un ruolo determinante". "Fa piacere vedere che tutte le categorie economiche, non solo quelle che agiscono direttamente nello scalo veneziano, sono finalmente coinvolte in un grande progetto di rilancio della città, con la volontà di tracciare tutte assieme la rotta per una crescita complessiva non solo del capoluogo lagunare e del suo scalo portuale, ma di tutta l' economia, a partire da quella del mare. Un plauso al presidente Alessandro Santi per aver assunto l'iniziativa di una manifestazione che vuole evidenziare la necessità di



intervenire subito e bene per affrontare le criticità del porto di Venezia", conclude il vicepresidente di Confcommercio-Conftrasporto.



## **FerPress**

#### Venezia

# E se rovesciamo Venezia?: dal territorio un approccio rivoluzionario per riaffermare che il porto è la vita della città

(FERPRESS) - Venezia, 13 FEB - Se si vuole affrontare con serietà le tematiche relative al futuro di Venezia e non alla convivenza fra porto e città, ma alla crescita e allo sviluppo di una città-porto quale Venezia è stata e deve continuare a essere, è indispensabile e urgente sgombrare il campo dalle fake news che hanno condizionato e depistato il dibattito e il confronto, generando polemiche e distorcendo la realtà, passata, presente e futura. Ecco le principali fake news IL CANALE PETROLI È LA CAUSA DELL' ACQUA ALTA ECCEZIONALE Questa fake news è frutto di un movimento di opinione alimentato anche da personaggi illustri come Indro Montanelli, non ha alcun fondamento scientifico. Gli unici studi scientifici sulle maree in Laguna sono, quello condotto nel 1973 dall' Università di Padova e quindi da Johannis Dronker, forse il più autorevole studioso mondiale in materia, il canale Malamocco-Marghera ha influenza pressoché nulla sul fenomeno dell' acqua alta, connesso sempre a una forte componente metereologica. IL CANALE PETROLI E LE NAVI DISTRUGGONO LA LAGUNA Alcuni dati: dal 2002 al 2013 il volume eroso a ridosso del canale Malamocco-Marghera è stato di un



milione di metri cubi. I volumi dragati dall' Autorità portuale nello stesso periodo sono ammontati a 4 milioni di metri cubi. La vera causa del degrado morfologico della laguna, contrastabile con le azioni che per secoli Venezia ha posto in atto, è dovuto al moto ondoso indotto dal vento; le navi sono una componente secondaria. IL CANALE VITTORIO EMANUELE II ERA UN CANALETTO Falso: costruito per collegare la bocca di porto del Lido aveva originariamente una profondità di 10,5 metri. Dopo l' entrata in servizio del canale Malamocco-Marghera ha mantenuto le caratteristiche di bypass di sicurezza; ma la mancata manutenzione ha provocato il suo interramento, fenomeno presente in tutta l' area e testimoniato visibilmente dagli archi del Ponte della Libertà ormai del tutto otturati. Il Canale ha avuto 'impatti con conseguenze morfologiche non rilevanti' nel comportamento idraulico della Laguna (Luigi D' Alpaos 2019). INQUINAMENTO DELL' ARIA. COLPA DELLE NAVI Tutti i dati sulla qualità dell' aria dicono il contrario: in estate le attività portuali incidono per l' 8% sulla qualità dell' aria. In inverno per il 2%. Dati questi che non tengono ancora conto dell' accordo Venice Blue Flag 2018, che attraverso l' obbligo di utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo, ha ridotto il particolato del 46% e lo zolfo del 91%. La prova? In pieno periodo crocieristico, da maggio a settembre, sono stati registrati solo 4 sforamenti di PM10 mentre nei primi 4 mesi dell' anno, periodo in cui le navi non toccano Venezia, gli sforamenti sono stati 40. A detta degli ambientalisti tedeschi (NABU) un vaporetto inquina quanto una nave da crociera. Tutte le navi da crociera sviluppano mediamente 6000 ore di emissione in un anno. Il solo trasporto pubblico, quindi i vaporetti, 560.000 ore e mancano taxi, lancioni e barche da lavoro. LE GRANDI NAVI CAUSANO IL MOTO ONDOSO IN BACINO Dallo studio di Luigi D' Alpaos, ai limiti di velocità consentiti l' altezza d' onda massima sarebbe di 40 cm; in realtà alle velocità seguita è meno di una decina di centimetri. I CROCIERISTI SONO GLI INVASORI DI VENEZIA A Venezia i crocieristi rappresentano solo il 5% dei flussi turistici e la quota è in diminuzione. Dei 30 milioni di turisti che invadono la città meno di un milione e mezzo sono crocieristi e solo 400.000 di questi (pari all' 1,33%) visitano la città. Ogni giorno a fronte di un' invasione di 82.000 turisti, 3921, pari al 5% proviene dalle navi. E' INVECE VERO CHE: IL SISTEMA PORTO È LA RICCHEZZA DI VENEZIA II sistema porto genera 92.284 posti di lavoro, di cui 21.175 diretti, e 55.704 nella città metropolitana. Il sistema porto genera un fatturato a Venezia di 21 miliardi.



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 82

## **FerPress**

#### Venezia

# E se rovesciamo Venezia? Confetra Nord Est, dal territorio un approccio rivoluzionario per riaffermare che il Porto è la vita della città

(FERPRESS) - Venezia 13 FEB - II presidente di Confetra Nord Est è intervenuto come relatore alla iniziativa "E se rovesciamo Venezia?" che si è svolta oggi al Terminal Passeggeri della Stazione Marittima di Venezia in difesa del futuro del Porto. Questo il suo intervento. "Come Confetra Nord Est abbiamo aderito subito con convinzione a questo incontro, per due ragioni: la prima è che dobbiamo ribaltare, come provocatoriamente ci suggerisce il titolo di questo incontro, la narrazione a senso unico su Venezia, il suo Porto e la Laguna; la seconda che abbiamo sempre meno tempo per evitare il declino definitivo del nostro Porto con le conseguenze che questo avrebbe non solo per l'economia di questa città, con la chiusura di molte imprese e la perdita di migliaia di posti di lavoro, ma sull' economia di tutta la Regione e del Nord Est. lo continuo a rifiutarmi di credere che ci sia un disegno preciso per affossare il nostro Porto, ma il muro di gomma che i nostri documentati avvisi, che le nostre richieste, che le nostre proposte hanno trovato, mi fa cadere le braccia. La gestione dell' autorizzazione all' escavo dei canali, così come quella dell' accesso delle navi da crociera, lascia



come minimo sconcertati, e io mi auguro che oggi gli autorevoli ospiti presenti a questo incontro, lascino questa sala con la consapevolezza che il futuro del Porto di Venezia, del porto della nostra Regione, non è una questione tecnica e che riguarda gli addetti ai lavori, ma una priorità per tutti. Noi chiediamo, in fin dei conti delle cose semplici e di buon senso. La prima è: Prendete delle decisioni! Non c' è nulla di peggio dell' incertezza in cui il Porto è lasciato da troppo tempo. Arrivo a dire, per paradosso, che è meglio avere delle decisioni che non ci soddisfano, piuttosto che continuare questo stucchevole rimpallo di decisioni e scelte. Se so quale sarà il quadro in cui mi dovrò muovere, per difficile esso sia, potrò fare delle scelte, cercare delle contromisure. Così no. E questo è davvero ingiusto. Ricordo che il Porto ha già accettato un "futuro condizionato" quando ha detto si alla costruzione del MOSE, con le limitazione ai pescaggi e alle dimensioni delle navi che la sua realizzazione comporta. Lo abbiamo fatto perché amiamo Venezia e se questo sacrificio vale la salvaguardia della città più bella del mondo lo facciamo ben volentieri. Ma non è possibile che il porto, le sue aziende, i suoi lavoratori, siano ostaggio di una incapacità o non volontà di decidere che passa sulle nostre teste. La seconda cosa che chiediamo è che assieme a chi il Porto lo fa vivere tutti i giorni, è che si elabori una strategia a medio e lungo termine di sviluppo che tenga conto delle esigenze della portualità così come di quelle della città e della laguna. Una strategia che parta da dati e fatti certi e documentati, spazzando via tutte le fake news sul Porto, che inquinano, quelle si per davvero, il dibattito su questi temi. Ci viene chiesto giustamente ogni giorno, una economia e una logistica sempre più sostenibile. Il trasporto via mare è quello che ha il minor impatto ambientale, e così sarà ancora di più in futuro grazie all' uso ad esempio del gas naturale nella propulsione navale, l' intermodalità marittima e ferroviaria sono unanimemente indicate come le modalità di trasporto da sviluppare in futuro. Abbiamo bisogno di una visione corale che comprenda e sostenga il ruolo del Porto, non in una visione autoreferenziale, ma come elemento di sviluppo e crescita sostenibile di tutto il nostro territorio. Oggi sono molto contento di vedere seduti accanto a noi addetti ai lavori, l'assessore regionale ai trasporti Elisa De Berti, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese, Il presidente della Camera di Commercio Giuseppe Fedalto, il presidente di Confcommercio Massimo Zanon. Li ringrazio sinceramente della loro



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 83

## **FerPress**

#### Venezia

supporto per risolvere SUBITO i problemi del nostro Porto, ma assieme dobbiamo fare un cambio di passo e lavorare sul fronte della cultura e della conoscenza. Abbiamo bisogno del sostegno dell' opinione pubblica, ma per averlo dobbiamo far conoscere e capire il ruolo strategico della logistica e nel nostro caso del Porto nella vita di tutti i giorni. Dobbiamo far capire che le merci non arrivano per miracolo nei nostri supermercati e nei nostri negozi, e agli imprenditori, che le loro merci in esportazione viaggiano grazie a un complesso sistema logistico, spesso sconosciuto, che è fondamentale per l' economia. Una riflessione che riguarda anche i modelli di sviluppo, diversi dalla monocultura turistica, che dobbiamo pensare per Venezia e la sua laguna. Se non saremo capaci di far capire quanto è fondamentale il ruolo di un porto, continueremo a permettere che chi deve decidere si occupi di altro, rinviando sine die ogni soluzione, attento invece ai temi che garantiscono più visibilità sui media e sulla rete. Mi auguro che da questo incontro, possa davvero svilupparsi un impegno concreto e comune, al di là dei ruoli che ognuno di noi ricopre, per riaffermare che il porto è la vita della città".



## **Informare**

#### Venezia

# Gli operatori marittimo-portuali di Venezia sollecitano il governo a rendere possibile lo sviluppo del porto lagunare

Brugnaro: è finito il tempo delle attese. Bisogna agire e prendere i giusti provvedimenti per dare un futuro a questa città e a chi ci vive Più di 80 imbarcazioni fra rimorchiatori, chiatte, barche da ormeggio e da lavoro, tutte a sirene spiegate, hanno attraversato Venezia quale prologo della manifestazione"E se rovesciamo Venezia?" realizzata su iniziativa dell' Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto e della Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatari Marittimi e Mediatori Marittimi (Federagenti) e culminata con la firma del manifesto " Il porto è vita. Venezia è viva" per il rilancio della città-porto che è stato sottoscritto, primo fra tutti, dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro. «Venezia - si legge tra l' altro nel documento - è patrimonio del mondo, ma specialmente di chi ci vive e lavora, ed è stata da sempre un porto. Il suo sviluppo non può più essere condizionato dalla lentezza delle decisioni che dovrebbero arrivare dall' alto. dal falso "ambientalismo" o da una comunicazione non corretta: il mancato dragaggio manutentivo di tutti i canali, portuali e della città, rischia ad esempio di bloccare le attività portuali ed industriali, mettendo a rischio il futuro di



21.000 lavoratori, che producono un fatturato annuo di 6,6 miliardi di euro». «Dopo l' alluvione del novembre scorso ha ricordato il sindaco Brugnaro - abbiamo chiesto al governo, oltre che il completamento e la messa in opera del Mose, il rifinanziamento della Legge speciale per Venezia. Servono 150 milioni di euro ogni anno, per un decennio, secondo i nostri calcoli, per compiere opere improcrastinabili, e attese da tanto tempo. A cominciare proprio dall' escavo dei canali, che si stanno interrando, utilizzati dal porto e dalle navi da crociera, riportandoli al limite di profondità fissato, ovvero di almeno 12 metri. E parte di questi finanziamenti - ha precisato Brugnaro - devono poi essere utilizzati per l'escavo a secco dei rii nel Centro storico, che consentirebbe di realizzare, contemporaneamente, una rete fognaria e pure una rete idrica antincendio, ovvero due opere ormai imprescindibili. È insomma davvero finito il tempo delle attese: ora bisogna agire e prendere i giusti provvedimenti, al di là delle bandiere politiche, per dare un futuro a questa città e a chi ci vive». Nel corso della manifestazione è stato evidenziato che oggi il porto di Venezia occupa, fra diretto e indotto, oltre 92.000 persone (21.000 dirette in porto), genera un fatturato di 21 miliardi e specialmente è il porto strategico di uno dei più importanti poli produttivi e industriali d' Europa, quello veneto e in parte lombardo, che assegna a Venezia un ruolo strategico determinante. In occasione dell' evento di oggi sono state anche elencate le principali "fake news" costruite in questi anni, anche a livello internazionale, su Venezia in tema di inquinamento, interramento della laguna, fumi, colpa delle navi nel danneggiamento delle fondamenta di Venezia. Ecco le principali, con la pertinente smentita dei promotori dell' iniziativa odierna: IL CANALE PETROLI È LA CAUSA DELL' ACQUA ALTA ECCEZIONALE Questa fake news è frutto di un movimento di opinione alimentato anche da personaggi illustri come Indro Montanelli, non ha alcun fondamento scientifico. Gli unici studi scientifici sulle maree in Laguna sono, quello condotto nel 1973 dall' Università di Padova e quindi da Johannis Dronker, forse il più autorevole studioso mondiale in materia, il canale Malamocco-Marghera ha influenza pressoché nulla sul fenomeno dell' acqua alta, connesso sempre a una forte componente metereologica. IL CANALE PETROLI E LE NAVI DISTRUGGONO LA LAGUNA Alcuni dati: dal 2002 al 2013 il volume eroso a ridosso del canale Malamocco-Marghera è stato di un milione di metri cubi. I volumi dragati dall' Autorità portuale nello stesso periodo sono ammontati a 4 milioni di metri cubi. La vera causa del degrado morfologico della laguna, contrastabile con le azioni che per secoli Venezia ha posto in atto, è dovuto al



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 85

## **Informare**

#### Venezia

moto ondoso indotto dal vento; le navi sono una componente secondaria. IL CANALE VITTORIO EMANUELE II ERA UN CANALETTO Falso: costruito per collegare la bocca di porto del Lido aveva originariamente una profondità di 10,5 metri. Dopo l' entrata in servizio del canale Malamocco-Marghera ha mantenuto le caratteristiche di bypass di sicurezza; ma la mancata manutenzione ha provocato il suo interramento, fenomeno presente in tutta l' area e testimoniato visibilmente dagli archi del Ponte della Libertà ormai del tutto otturati. Il Canale ha avuto "impatti con consequenze morfologiche non rilevanti" nel comportamento idraulico della Laguna (Luigi D' Alpaos 2019). INQUINAMENTO DELL' ARIA. COLPA DELLE NAVI Tutti i dati sulla qualità dell' aria dicono il contrario: in estate le attività portuali incidono per l' 8% sulla qualità dell' aria. In inverno per il 2%. Dati questi che non tengono ancora conto dell' accordo Venice Blue Flag 2018, che attraverso l' obbligo di utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo, ha ridotto il particolato del 46% e lo zolfo del 91%. La prova? In pieno periodo crocieristico, da maggio a settembre, sono stati registrati solo 4 sforamenti di PM10 mentre nei primi 4 mesi dell' anno, periodo in cui le navi non toccano Venezia, gli sforamenti sono stati 40. A detta degli ambientalisti tedeschi (NABU) un vaporetto inquina quanto una nave da crociera. Tutte le navi da crociera sviluppano mediamente 6000 ore di emissione in un anno. Il solo trasporto pubblico, quindi i vaporetti, 560.000 ore e mancano taxi, lancioni e barche da lavoro. LE GRANDI NAVI CAUSANO IL MOTO ONDOSO IN BACINO Dallo studio di Luigi D' Alpaos, ai limiti di velocità consentiti l' altezza d' onda massima sarebbe di 40 cm; in realtà alle velocità seguita è meno di una decina di centimetri. I CROCIERISTI SONO GLI INVASORI DI VENEZIA A Venezia i crocieristi rappresentano solo il 5% dei flussi turistici e la quota è in diminuzione. Dei 30 milioni di turisti che invadono la città meno di un milione e mezzo sono crocieristi e solo 400.000 di questi (pari all' 1,33%) visitano la città. Ogni giorno a fronte di un' invasione di 82.000 turisti, 3921, pari al 5% proviene dalle navi.



## Messaggero Marittimo

Venezia

# Il futuro di Venezia e Chioggia passa dal porto

Intervento di Pino Musolino al convegno tenutosi nel capoluogo lagunare

VENEZIA II futuro della Città-porto passa inevitabilmente per lo sviluppo delle attività degli scali di Venezia e di Chioggia. Così ha esordito il presidente della AdSp del mare Adriatico settentrionale Pino Musolino intervenendo al convegno E se rovesciamo Venezia?. Il ripristino dei pescaggi dei canali portuali, come da Piano regolatore portuale vigente, tema sul quale peraltro l'attenzione dell'AdSp è stata massima fin dal 2017, è un elemento necessario ma non sufficiente a garantire il futuro di Venezia e dei veneziani. Occorre dare seguito ai progetti già approvati per individuare e poter usare i siti di conferimento e sbloccare il nuovo Protocollo Fanghi, consentendo così all'AdSp di utilizzare le ingenti risorse già accantonate per procedere con i necessari dragaggi, va inteso come un primo passo verso la costruzione del porto del futuro. E' un primo passo per sostenere un tessuto produttivo, economico e occupazionale che può già contare su 1.260 aziende a Porto Marghera e 322 aziende a Chioggia, 21.175 addetti e un valore annuo di 6.6 miliardi di euro pari al 27% della ricchezza prodotta nel comune di Venezia e al 13% nell'ambito metropolitano. Un impatto che, se valutato su scala



nazionale, aumenta enormemente, dato che il sistema portuale veneto produce, in modo diretto, indiretto e attraverso l'indotto, 21 miliardi di euro all'anno e sostiene 92.284 posti di lavoro. Andando oltre la fotografia attuale, ha continuato Musolino, è necessario tenere presente che il nuovo ruolo dei sistemi portuali è quello di hub territoriale primario, a condizione che vi si riscontrino almeno quattro elementi: l'integrazione di tutte le modalità di trasporto (terra, ferro, mare, fiume), la presenza di un complesso produttivo industriale che soddisfi i bisogni di materie prime delle aree circostanti e in grado di avere infrastrutture capaci di attrarre traffici internazionali, la presenza di un centro logistico che offra servizi a valore aggiunto per e sulla merce e la presenza di attività turistiche e di intrattenimento che siano anche inserite in contesti che forniscano servizi di terziario avanzato. Sono tutti elementi nella piena disponibilità del sistema portuale Veneto. E' necessario dunque dare concretezza alle nostre potenzialità, inserendo nell'equazione Porto-Sviluppo l'elemento fondamentale dell'innovazione. Quell'innovazione che vede oggi l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale tra le più dinamiche realtà nazionali per l'impiego e i volumi di finanziamenti europei e che si esplica nella costante collaborazione con i centri del sapere locali e internazionali. Ed è sempre l'accelerazione su questo fronte che porterà alla realizzazione, proprio a Porto Marghera, di uno dei principali hub di stoccaggio e rifornimento di Lng, il carburante verde del prossimo futuro, con un esempio vincente di collaborazione pubblico-privato al servizio della sostenibilità. Siamo convinti che, ha proseguito il presidente, al netto della necessità di garantire nel breve-medio termine al porto di Venezia l'accessibilità nautica mantenendo i canali di grande navigazione a quota PRP (ovvero -12 metri), si debba considerare nel lungo periodo anche l'ipotesi di traguardare il sistema portuale veneto su soluzioni innovative già delineate nel Piano operativo triennale 2018-2021. Soluzioni in grado di reggersi sul mercato, funzionali alla creazione di posti di lavoro, ispirate, com'è nell'approccio storico della Serenissima, alla modernità, anche a idee e a progetti già realizzati in altre parti del mondo, che possono essere accolti e migliorati. Peter De Langen uno dei massimi esperti mondiali dello sviluppo strategico dei porti definisce gli scali del futuro come driver principali del cambiamento del modello economico rispetto alle possibilità di molte città portuali. I porti, ha concluso Musolino, parteciperanno in maniera crescente in tutti i settori alla vita economica dei propri territori e saranno sempre più coinvolti nella transizione alla economia circolare e indirizzati verso la crescita sostenibile. Liberare le energie per accompagnare questa transizione



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 87

# Messaggero Marittimo

#### Venezia

è nelle nostre possibilità e per farlo dobbiamo poter contare sul sostegno, ciascuno per propria competenza, di tutti gli attori, pubblici e privati, dal livello locale a quello regionale, nazionale ed europeo. Anche il vicepresidente nazionale di Confcommercio e di Conftrasporto Paolo Uggè, ha appoggiato l'iniziativa: Fa piacere vedere che tutte le categorie economiche, non solo quelle che agiscono direttamente nello scalo veneziano, sono finalmente coinvolte in un grande progetto di rilancio della città, con la volontà di tracciare tutte assieme la rotta per una crescita complessiva non solo del capoluogo lagunare e del suo scalo portuale, ma di tutta l'economia, a partire da quella del mare. All'evento era presente una nutrita delegazione di Confetra con i suoi vertici: Nicolini, Moretto, Savaro (presidente di Confetra Nord Ovest). A margine dell'incontro il presidente Guido Nicolini ha detto al nostro quotidiano che il Governo dovrebbe preoccuparsi meno dei risultati delle elezioni regionali ed in generale di dibattiti politici per prendere a cuore i problemi del Paese sopra tutto quelli che riguardano infrastrutture, trasporti e logistica.



# **Primo Magazine**

#### Venezia

## Fedespedi aderisce a "E se rovesciamo Venezia?"

## **GAM EDITORI**

13 febbraio 2020 - "Da circa un anno cattiva burocrazia e processi decisionali lunghi e farraginosi stanno bloccando il dragaggio dei canali del porto di Venezia: un' attività di manutenzione "ordinaria", che l' Autorità di Sistema Portuale si trova nell' impossibilità di svolgere, nonostante assicurare l' accessibilità nautica sia uno dei suoi principali compiti. Come sappiamo bene noi operatori, questo immobilismo, questa incapacità del pubblico di assumere decisioni semplici ma fondamentali per il futuro del porto e del suo indotto, non sono a costo zero: quest' anno Venezia - un porto che produce 21 miliardi di ricavi, impiega oltre 92.000 addetti e 1.260 aziende - ha perso un importante servizio diretto, operato da Ocean Alliance. Proprio la settimana scorsa, a Milano durante l' evento 'Shipping Forwarding & Logistics meet Industry', ho sottolineato come la competitività del nostro Paese, da un punto di vista produttivo e logistico, si giochi sulla connettività, sulla sua capacità di attivare e mantenere collegamenti e qualità dei servizi alla merce. Ebbene: questo è uno dei tanti casi di come in Italia le cose vadano esattamente nella direzione opposta. Per questo abbiamo deciso di aderire



come Fedespedi - insieme a tutto il nostro sistema confederale, Confetra - all' evento 'E se rovesciamo Venezia?': per dare risonanza nazionale e sensibilizzare le istituzioni su un problema che non è solo di Venezia. Su un tema che sta a cuore a tutta la comunità logistica italiana." Con queste parole il Presidente Silvia Moretto ha annunciato la piena adesione di Fedespedi alla manifestazione-convegno di oggi organizzata dall' Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto, in programma pesso il Venezia Terminal Passeggeri (Stazione Marittima di Venezia). Spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali faranno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto di Venezia, che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nord Est a causa dell' insabbiamento dei fondali: i mancati escavi dei canali e la conseguente riduzione del pescaggio ha reso, infatti, sempre più difficoltosa l' accessibilità al porto per navi che, per effetto del mercato, sono di dimensioni sempre più grandi.



# shipmag.it

#### Venezia

# Protesta a Venezia: 'Difendiamo il nostro porto'

Venezia È iniziata a Venezia la grande manifestazione a difesa del porto e del suo indotto. Decine di imbarcazioni hanno sfilato per protestare contro chi vuole uccidere la più antica delle industrie cittadine . L'evento, organizzato dall'associazione degli agenti marittimi, vede la partecipazione di tutte le categorie: dal mondo dell'impresa a quello del lavoro. Sulla chiatta che ospita i protagonisti della manifestazione anche il sindaco Luigi Brugnaro, cbe ha scelto una giacca mimetica come look da sfoggiare per l'occasione. Dopo la protesta in acqua, la giornata è proseguita con un convegno al terminal passeggeri. Almeno quattrocento le persone in sala. Nei secoli i veneziani hanno capito l'importanza dell'acqua, deviando i fiumi per non uccidere la laguna, ha detto Brugnaro. Non a caso la personalità più importante era il Magistrato delle acque. Oggi parlare di ambiente in contrapposizione al lavoro è l'errore più grande che si possa fare. Il porto è lavoro da secoli, lo dimostra il fatto che qui, oggi, nella stessa manifestazione siano presenti le imprese e i lavoratori. Oggi la laguna si sta interrando, e i giornali devono scriverlo. I soldi che chiediamo servono per scavare i canali a secco, in modo da avere una



rete fognaria che la città non ha mai avuto. Quando sento parlare di difesa della navigabilità della laguna, vorrei ricordare che le grandi navi tanto contestate vengono costruite qui, a Marghera. Negli anni 50 e petroliere passavano davanti a San Marco, ci fu una protesta simile a quelle di oggi e la città trovò una soluzione scavando un nuovo canale. Oggi proponiamo la stessa soluzione per le navi da crociera. Nessuno le vuole a San Marco. Molti di quelli che protestano lo sanno.



# shippingitaly.it

#### Venezia

# 'Puniremo la politica se non farà scelte sul porto di Venezia'

Venezia - 'Oggi presentiamo un Manifesto per il porto di Venezia. Ci aspettiamo che da Roma arrivino delle risposte e delle soluzioni. La politica deve fare delle scelte. Se non le prende è cattiva politica e verrà da noi punita con l'unico strumento a disposizione: il voto elettorale'. Si è concluso così l'intervento di Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, in apertura del convegno che la federazione nazionale degli agenti marittimi ha organizzato in laguna per sostenere lo sviluppo del porto di Venezia. La manifestazione andata in scena lungo il Canale della Giudecca con tutte le barche da lavoro attive nello scalo è stata accompagnata dallo slogan 'Lasciateci scavare i canali'. Il riferimento era al canale Vittorio Emanuele, che consentirebbe alle grandi navi da crociera di giungere alla stazione marittima evitando il transito per il canale della Giudecca, e al canale dei petroli a Marghera, i cui fondali sempre meno profondi (l'ultima ordinanza della Capitaneria di porto l'ha portato a 10,2 metri) stanno progressivamente limitando l'accesso delle navi mercantili e quindi la competitività dello scalo. 'La laguna non è natura, è intervento dell'uomo, sennò qui oggi ci sarebbero le zanzare' ha detto Duci



durante il suo intervento. 'Senza il porto di Venezia l'economia del Nord-Est si ferma. Verrebbe limitato l'import-export di materie prime, semilavorati e prodotti finiti. Non possiamo più accettare le non scelte di Roma'. Il presidente di Federagenti aggiunge che il cluster marittimo-portuale deve 'fare delle proposte nuove. Il porto potrebbe anche restituire qualcosa alla città'. Duci infine ha criticato chi definisce le navi da crociera come dei mostri dei mari: 'Dobbiamo trovare modalità per gestire meglio le navi da crociera, è vero, ma non sono dei mostri. Sono eccellenze di tecnologia, spesso Made in Italy'.



# shippingitaly.it

#### Venezia

# Da Roma una prima risposta per Venezia: via al protocollo fanghi

La manifestazione e il convegno organizzato oggi a Venezia dalla comunità portuale e in primis da Federagenticun primo piccolo risultato l'hanno ottenuto. Con una nota i Ministeri dei trasporti e quello nell'ambiente hanno informato che è stato acquisito oggi il parere dell'Istituto superiore di sanità sul protocollo fanghi: un parere molto atteso e che pone fine all'iter amministrativo propedeutico per l'approvazione del protocollo fortemente voluto dal Ministero dell'Ambiente e dalle Infrastrutture e Trasporti. Un risultato che darà nuove prospettive economiche e all'insegna della sostenibilità alla Laguna. Il ministro dell'ambiente Sergio Costa ha affermato: 'Avevamo promesso che entro fine febbraio ce l'avremmo fatta, e, lavorando insieme e in maniera coordinata e organica, siamo riusciti a centrare questo importantissimo obiettivo': L'omologa dei trasporti, Paola De Micheli, ha aggiunto: 'Grazie al lavoro svolto abbiamo mantenuto l'impegno preso in occasione della mia ultima visita e fornito alla città uno strumento fondamentale per la salvaguardia della Laguna. Entrambe i dicasteri romani informano che con questo passaggio, certificato in mattinata nella riunione al



Provveditorato alle Opere Pubbliche, potrà essere redatto, entro pochi giorni, il decreto interministeriale che farà attuare il protocollo.



# Venezia Today

#### Venezia

# A Venezia la manifestazione dei lavoratori del porto per chiedere di scavare i canali

«Senza porto non c' è lavoro e senza lavoro non c' è vita», dicono gli addetti. Partecipa anche il sindaco

Un corteo acqueo con lavoratori, imprenditori e amministratori ha percorso stamattina il canale della Giudecca, davanti alla stazione marittima di Venezia, per fare appello al governo e chiedere di «accelerare» sul tema degli scavi dei canali del porto commerciale. Questo perché i ritardi nella manutenzione dei fondali stanno portando a una riduzione del pescaggio, quindi per le navi più grandi la navigazione diventa impossibile e il porto viene abbandonato dalle compagnie. «È un ennesimo sollecito - ha detto il sindaco Luigi Brugnaro, presente alla manifestazione - per ricordare che a Venezia i canali vanno scavati. Chiediamo di accelerare, perché stiamo perdendo posti di lavoro e stiamo fermando il porto e la città. Questo è solo l' inizio, se non cambiano rotta: è un appello per difendere i posti di lavoro e il futuro dei cittadini». Lavoro al porto L' iniziativa di oggi si lega alla discussione in corso sul "protocollo fanghi": un atto ministeriale che dovrebbe dare tutte le indicazioni necessarie per la gestione dei fondali, dei canali, degli scavi e del conferimento dei fanghi nella laguna di Venezia. Secondo Valter Novembrini, di Filt Cgil, «senza l' ordinaria manutenzione ne va del benessere della laguna».





#### La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## salvaguardia

# Mose, prova delle paratoie a Malamocco Operazioni a rischio: mancano i soldi

Zincone: «Li troveremo». Non ancora pronti i compressori e i sistemi di emergenza. Il 3 marzo a Roma il Comitatone.

Alberto Vitucci Un test sulle paratoie di Malamocco, la notte di lunedì 17 gennaio. La Capitaneria ha già firmato l' ordinanza, i tecnici sono pronti. Ma c' è il rischio che tutto salti. Le imprese del Consorzio infatti non hanno ancora avuto i soldi dei lavori già finiti. E minacciano il blocco. «I soldi li troveremo, semmai li sposteremo da un' altra parte», garantisce il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone, «quei test sono fondamentali per rispettare il nuovo cronoprogramma». Il Piano prevede la conclusione dei lavori del Mose il 31 dicembre 2021. Ma intanto a partire dal 30 giugno la possibilità di «sollevare le paratoie in caso di emergenza». Annuncio dato pubblicamente dalla commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz, anche davanti alla commissione Ambiente della Camera due giorni fa. Ma per sollevare le paratoie occorrerà concludere prima alcuni interventi. come da tempo predicano i tecnici del Consorzio. La notte del 12 novembre in tanti premevano per chiudere le paratoie. Dal prefetto Zappalorto alla stessa commissaria. Ma l' intervento non era possibile per «ragioni di sicurezza». Come scritto dagli ingegneri del Consorzio in un decalogo inviato



al ministero. «Mancano i sistemi di emergenza, i compressori e le squadre, manca la Control room per il coordinamento, non sono mai state fatte le prove con il mare agitato, com' era quella notte con bora e scirocco contemporanei a 100 chilometri l' ora». «Non era possibile chiudere il Mose, per motivi di sicurezza», ha detto Zincone davanti alla commissione. Ammettendo anche l' esistenza della corrosione delle cerniere. Altro punto controverso, da sempre denunciato dalla Nuova. «L' ho vista con i miei occhi», ha detto ancora il Provveditore, «anche se bisogna dire che non inciderà sul funzionamento ma sulla durata dell' opera». Si va avanti, in un percorso che presenta ancora molti ostacoli. Difficoltà tecniche, criticità. E anche scarsità di risorse. Del «prezzo chiuso», cioè 5 miliardi 493 milioni di euro, non fanno parte ad esempio gli interventi del Piano Europa, l' avviamento, gli imprevisti. Non è ancora risolta la controversia su chi debba pagare le prove. Il Consorzio, perché fanno parte dei lavori del Mose. O il Provveditorato con fondi suppletivi, perché si tratta della fase di «avviamento». Intanto il Consorzio denuncia la mancanza di «liquidità» e le difficoltà a pagare gli stipendi. Azienda in default che non ottiene più nemmeno i mutui dalle banche. Vicino il ricorso alla Cassa integrazione e alla riduzione degli stipendi per i circa 250 dipendenti (Consorzio più Thetis e Comar srl). Temi di cui si dovrà parlare al Comitatone, convocato per il 3 marzo a Roma. Si parlerà di grandi navi e soluzioni alternative, di governance del Mose e del futuro dell' opera. La gestione e la manutenzione (costo almeno 100 milioni l' anno) che dovranno essere affidate a una Agenzia pubblica. —



## La Nuova di Venezia e Mestre

#### Venezia

# I costi del Consorzio tagliate le consulenze

Da sette milioni e mezzo a un milione di euro l' anno. Non sono finite le consulenze del Consorzio Venezia Nuova. Ma dal 2014 a oggi, sotto la gestione commissariale, il taglio dei compensi è stato netto. Un report che viene inviato periodicamente dagli amministratori straordinari all' Anac, l' Autorità nazionale Anticorruzione. E che adesso torna in discussione. Dopo la richiesta fatta in commissione da Nicola Pellicani (Pd) e Renato Brunetta (Forza Italia). Che ieri ha prodotto la richiesta ufficiale dei dati da parte della commissaria Spitz. A Giovanni Mazzacurati il Consorzio ha pagato 30 milioni di euro di stipendio in otto anni. All' ex direttore Hermes Redi 750 mila euro. Erano 15 i dirigenti, 5 milioni di spesa, oggi sono tre. I commissari percepiscono un compenso di circa 300 mila euro. Le nuove consulenze. costate al Consorzio un milione di euro, riguardano soprattutto l' area tecnica e quella legale. Il commissario Francesco Ossola si è avvalso dell' ingegnere Sara Lovisari. E poi Dino Boni per gli impianti elettrici, Mattia Crespi per le verifiche sui cedimenti dei cassoni del Mose, Enrico Foti (Università di Catania) per i problemi idraulici. L' ingegner Mauro Scaccianoce per i



problemi contabili, la società Sbe (conca di Malamocco), Claudio Rampi (ambiente), Sergio Scanavino (saldature). Tra i consulenti legali, che devono gestire i numerosi contenziosi con le aziende, gli avvocati Alfonso Malatesta, Maria Teresa Dalla Vittoria, Teresa Luni, Enzo De Fusco, Alberto Perulli. Infine c' è lo staff della commissaria Spitz. Compenso previsto dal decreto per lei (centomila euro più rimborsi). E un fondo di un milione di euro da spendere ogni anno per il suo staff. Nella squadra ci sono l' architetto Annamaria Giotta, l' avvocato Elena Nostro, l' ingegnere Vilma Capelli. il portavoce Alberto Pedrini. Collaborazione anche per Giorgio Mainoldi, ingegnere in pensione del Consorzio Venezia Nuova che si occupava dei lavori della piazza San Marco. Un milione per la Spitz, un milione per il Consorzio. Niente in confronto a quanto il Consorzio Venezia Nuova spendeva fino alla grande inchiesta. Il picco, 7 milioni e mezzo, nell' anno 2012. --A.V.



## La Nuova di Venezia e Mestre

#### Venezia

# Offshore, sì dei portuali «Il VGate è un toccasana per Chioggia e Venezia»

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. «Il progetto VGate sarebbe un toccasana per i porti di Venezia e di Chioggia». I portuali tornano a promuovere il progetto per il porto d'altura a tre km dalla spiaggia di Sottomarina in vista del Consiglio comunale aperto che si terrà il 19 febbraio. Le categorie del turismo, compatte, hanno già sollevato totale contrarietà al progetto, ma per le imprese del porto il VGate rappresenta una via d'uscita per ovviare al problema dei pescaggi, ai limiti imposti dal Mose e al gigantismo delle navi. «Il porto di Venezia», spiega il presidente del comitato del porto, Alfredo Calascibetta, «è il porto naturale dei traffici import e export della Pianura padana e già oggi sta perdendo traffici contenitori a causa della limitazione dei pescaggi che favoriscono i maggiori concorrenti: i porti dell' Europa nord occidentale, del Tirreno, la vicina Koper, Trieste e Ravenna. L' aumento dei traffici contenitori in previsione del 2030, con il gigantismo navale in corso, ci metterà in difficoltà anche dopo gli scavi a -11. 5 metri perché dovremo sottostare ai limiti del Mose. I futuri traffici non saranno in grado di entrare nella laguna e utilizzeranno altri scali». Secondo i portuali chioggiotti la



soluzione per evitare di perdere il traffico container sta nel VGate al largo di Sottomarina. «Le ricadute saranno positive », spiega Calascibetta, «in primis il lavoro di costruzione del nuovo terminale richiederà un enorme impiego di mano d' opera. Successivamente questi nuovi traffici porteranno nell' area benefici con un aumento notevole di maestranze, parliamo di settecento posti per 12 mesi. Il nuovo porto permetterà l' ormeggio a navi con 16 metri di pescaggio. Porterà nuovi raccordi stradali e ferroviari e arriverà il momento di sviluppare un nuovo traffico fluviomarittimo con volumi di traffici impensabili oggi. Ai soliti signori del No rispondiamo che ci saranno studi specialistici per mitigare gli effetti sull' ambiente». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



#### II Gazzettino

#### Venezia

# Gli operatori del porto: «Non dite no al Vgate»

## **ROBERTO PERINI**

CHIOGGIA Gli operatori portuali sperano che, nel corso della seduta consiliare che si terrà mercoledì 19 alle 16,30 i gruppi politici non si dicano contrari a priori alla realizzazione del terminal marittimo d' altura Vgate. «Ogni decisione dovrebbe essere rinviata perché, in questo momento, nessuno è in grado di formulare esatte previsioni sull' impatto ambientale oppure sui vantaggi economici che potrebbero derivare dalla creazione di un avveniristico scalo in mare aperto, dedicato alle grandi navi porta container». Sono parole di Alfredo Calascibetta, presidente del Comitato per il rilancio del porto che, da anni, si batte per l'adequamento della portualità clodiense che, attualmente, sopravvive a stento solamente grazie alle piccole navi adibite al trasporto di carichi alla rinfusa come sale, fosfati, sabbie e minerali sfusi. Si tratta però delle merci di minor valore, in assoluto. «E' un dato di fatto spiega il professionista che un massiccio imbarco e sbarco di contenitori carichi di prodotti pregiati getterebbe, invece, le premesse per un' autentica rivoluzione». Prosegue ammettendo che, effettivamente, le strutture di raccordo a terra comporterebbero lo sconvolgimento di una porzione di Isola Verde. Aggiunge,



però, che i vantaggi socio economici potrebbero ripagare ampiamente il sacrificio. «Siamo certi aggiunge che la presenza di un porto internazionale progettato per le grandi navi oceaniche richiederebbe un forte incremento di manodopera specializzata. Genererebbe, inoltre, un indotto di tutto rispetto. Ovunque, nel mondo, sia stata creata una struttura del genere si è sempre assistito alla fioritura di attività che spaziano dalla logistica alle forniture navali, agli interventi tecnici e commerciali. Sarebbe, dunque, davvero sciocco liquidare questa possibilità con un semplice ordine del giorno, magari funzionale alle prossime elezioni locali». Secondo Calascibetta, la politica dovrebbe, invece, focalizzarsi sulle opere di compensazione ottenibili nel contesto dei lavori per la costruzione della piattaforma, del ponte, delle strade e del raccordo ferroviario. Il Comune potrebbe, inoltre, adoperarsi affinché il terminal venisse realizzato nel rispetto dei più avanzati canoni architettonici, affinché possa essere contestualizzato esteticamente nel migliore dei modi. «Comunque sia conclude il portavoce degli operatori marittimi confido che questa volta la politica non finisca per accomunare il Vgate al deposito costiero di gas liquido di Val da Rio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

l' ira dei sindaci caprioglio e isetta

# Apm, il vertice sulla viabilità "snobba" Savona e Quiliano

Uno «sgarbo istituzionale», il secondo per il Comune di Savona dopo quelli di fine gennaio al Mit, che insieme a quello di Quiliano è stato tagliato fuori dall' incontro organizzato questa mattina con il sottosegretario alle infrastrutture e trasporti Salvatore Margiotta dove si parlerà di piattaforma Apm e collegamenti stradali e ferroviari. All' incontro ci saranno Autorità portuale, Apm, Comune di Vado, Provincia e Regione, Rfi e Autofiori, ma non sono stati invitati il Comune di Savona né quello di Quiliano, che saranno comunque interessati dal traffico pesante legato alla piattaforma, in particolare che riguarda la strada a scorrimento veloce, con ricadute sugli abitati e sulla popolazione. E la reazione dei due sindaci esclusi non si è fatta attendere. «Comprendiamo di non essere fra i sottoscrittori del protocollo inerente alla Piattaforma - dice il sindaco Ilaria Caprioglio - tuttavia, riteniamo di dover partecipare poiché le criticità dovute ai ritardi sulle infrastrutture, che certo non dipendono dalla nostra amministrazione, impatteranno pesantemente anche sul nostro territorio comunale. Per questo motivo ci eravamo messi, immediatamente, a disposizione per sottoscrivere l' accordo di programma



per i lavori di riqualificazione della strada a scorrimento veloce. Non comprendiamo, quindi, questa esclusione ai tavoli dove si discute su temi che riguardano l' intero territorio: dalla superstrada agli interventi che coinvolgono Parco Doria». «La nostra mancata convocazione è inaccettabile sul piano operativo e politico» spiega il sindaco di Quiliano Nicola Isetta che sottolinea i ritardi realizzazione delle infrastrutture e la necessità di integrare l' accordo di programma con la presenza dei Comuni coinvolti ed esprime un «giudizio negativo in merito a iniziative gestite, in una visione autonoma, prive di strategia comprensoriale». e.r.



## Savona News

#### Savona, Vado

# Margonara, Melis (M5S): "Si provveda quanto prima alla bonifica e alla messa insicurezza dell' area per restituire ai cittadini una spiaggia molto amata"

"L' area necessita interventi decisi e risolutori"

"Il degrado che si è abbattuto sulla spiaggia della Margonara necessita interventi decisi e risolutori: l' area richiede infatti da tempo di essere attenzionata sia dal punto di vista della messa in sicurezza che da quello della bonifica. È doveroso, oltre che giusto per chi ha a cuore il proprio litorale e ne lamenta l' abbandono" commenta il consigliere regionale Andrea Melis commentando il perdurante stato di abbandono dell' area. "Come M5S, esprimo il mio pieno sostegno all' istanza soprattutto verso Autorità portuale e le amministrazione locali per la parte di loro competenza. Auspico che le parti chiamate a rispondere, raccolgano la necessità di una messa in sicurezza dell' arenile, anche in funzione di una libera balneazione in questa bella e pregiata zona, così amata dagli abitanti del luogo" conclude Melis.





## Savona News

#### Savona, Vado

# Oltre mille ragazzi all' edizione 2020 del progetto di Unione Industriali "Fabbriche Aperte"

Nato come iniziativa di orientamento scolastico, negli anni ha creato tra scuola e mondo dell' impresa un dialogo efficace per far conoscere le industrie savonesi e le richieste di professionalità da parte del mondo del lavoro

Salgono ormai a più di 10.000 gli studenti di seconda media coinvolti dal 2008 ad oggi, in 230 visite aziendali. Sono numeri che confermano il successo di un progetto, Fabbriche Aperte, che anche nel 2020 evidenzia una crescita sia come numero di aziende coinvolte (quest' anno 24) e di classi partecipanti, (ben 48) per un totale di 1.100 studenti, insieme a circa un centinaio di docenti. Il progetto nato come iniziativa di orientamento scolastico, negli anni, ha creato tra scuola e mondo dell' impresa un dialogo efficace per far conoscere le industrie savonesi e le richieste di professionalità da parte del mondo del lavoro. Infatti, la scelta della scuola superiore è spesso la prima decisione, con conseguenze di lungo periodo, nella vita di un giovane e può determinarne gli orizzonti formativi e lavorativi in modo significativo. La scelta, perciò, va effettuata acquisendo, anche dal territorio, il maggior numero di informazioni disponibili sulle esigenze del tessuto produttivo, grazie anche ad iniziative come Fabbriche Aperte ® . Voluta dall' Unione Industriali di Savona, con il sostegno della Camera di Commercio Riviere di Liguria -Imperia La Spezia Savona ed il contributo dell' Autorità di Sistema Portuale



del Mar Ligure Occidentale, l'iniziativa è stata realizzata grazie al supporto della Regione Liguria nell'ambito del progetto di orientamento "#Progettiamocilfuturo - fase 2" e della specifica azione "Ragazzi in Azienda" finanziata dal FSE e realizzata da ALISEO -Agenzia liqure per gli studenti e l' orientamento. La tredicesima edizione, quella 2020, è iniziata con la preparazione in classe attraverso il depliant Fabbriche Aperte ed il gioco " Alla conquista di una mente scientifica" secondo il format originale di Noisiamofuturo che ha trasformato gli studenti in veri propri reporter capaci di raccontare, in modo efficace ai loro coetanei ed alle loro famiglie, le aziende che visitano, affiancati dai loro insegnanti, dai membri dell'Associazione Giovani per la Scienza e del Consolato Provinciale di Savona della Federazione dei Maestri del Lavoro d' Italia. Un viaggio tra reparti di produzione, laboratori, magazzini, uffici, alla scoperta di processi, competenze e professionalità, innovazione ed eccellenze. "Siamo orgogliosi del successo dell' iniziativa, fortemente voluta da Regione Liguria - ha affermato llaria Cavo, assessore alla Formazione di Regione Liguria -. Il nostro impegno in #Progettiamocilfuturo negli ultimi tre anni ha dato i suoi frutti. Un progetto nato per supportare l' orientamento scolastico, che ha offerto la possibilità ai giovani, alle prese con la scelta della scuola superiore, di conoscere le aziende del territorio e le figure professionali maggiormente ricercate dal mondo del lavoro. Lo stretto collegamento fra la formazione e le aziende è fondamentale per dare efficacia all' orientamento che quest' anno vede crescere ulteriormente sia il numero di studenti sia il numero delle aziende coinvolte in Fabbriche Aperte. É bello vedere come i giovani siano stati portati 'sul campo', a svolgere le attività quotidiane nelle realtà produttive. Continueremo a aiutare i giovani ad orientarsi nel mondo del lavoro di domani attraverso un rapporto sempre più sinergico con le aziende del territorio". "I giovani sono la risorsa più importante di un sistema economico locale che vuole essere contemporaneo, competitivo e capace di evolversi con la rapidità che oggi viene richiesta dal sistema economico globale - ha invece dichiarato Luciano Pasquale, presidente della Camera di Commercio Riviere di Liguria -. Fabbriche Aperte si rivolge ai giovani per aiutarli e sostenerli nella scelta migliore del loro percorso scolastico futuro, portandoli a conoscere nell' intimo il mondo delle imprese, con le loro produzioni e le persone che in essere



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 100

## **Savona News**

#### Savona, Vado

e dunque sostiene e contribuisce a questa iniziativa. Per noi è il precursore necessario e fondamentale per l' acquisizione delle capacità culturali e tecniche dei nostri giovani e permettere loro di incontrare le migliori opportunità di lavoro. Al tempo stesso le aziende possono accrescere il loro patrimonio di intelligenza, di sapere e di innovazione continua". "Ritengo il progetto lodevole per la sua concretezza. Orientare i ragazzi di seconda media avvicinandoli al mondo del lavoro e offrire l'opportunità di conoscere di persona alcune delle più importanti realtà produttive della Provincia è molto utile. Il contesto portuale con le sue variegate attività rappresenta per la nostra regione un asset industriale strategico e proprio tramite la conoscenza diretta gli studenti possono scegliere più consapevolmente il loro indirizzo di studi futuro. E' per questi motivi che rinnoviamo l' apprezzamento della Autorità di Sistema portuale al progetto Fabbriche Aperte". Questo il commento del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini. "Fabbriche Aperte è un progetto fondamentale per avvicinare i giovani al mondo del lavoro, per farli incontrare con le nostre aziende e per far conoscere loro le tantissime opportunità presenti sul nostro territorio. Siamo lieti e orgogliosi che questa iniziativa, nella quale abbiamo creduto e investito fin dal primo giorno, sia ormai diventata un appuntamento immancabile e di rilievo per la provincia di Savona e per tutta la Liguria. La continua crescita, con i numeri importanti circa la partecipazione degli studenti, affiancata dalle statistiche che mostrano un aumento di iscrizioni negli istituti tecnici e verso percorsi formativi tecnici scientifici, sono risultati concreti che rappresentano l' ulteriore conferma della validità del progetto. Una strada obbligata, per garantire un futuro ai nostri giovani e alle nostre aziende" Intanto ferve il lavoro degli studenti che visita dopo visita, con videoriprese, interviste e brevi redazionali, realizzeranno il Tq Fabbriche Aperte. Una produzione video originale, in cui i ragazzi divulgano contenuti relativi a produzioni, figure professionali, innovazione e ricerca delle aziende savonesi con un linguaggio fresco ed immediato e di forte impatto comunicativo. Come ogni anno il TG Fabbriche Aperte, insieme alla premiazione dei vincitori del gioco " Alla conquista di una mente scientifica " caratterizzerà le due cerimonie finali organizzate al Teatro Chiabrera a Savona. Gli Istituti comprensivi del territorio coinvolti in questa tredicesima edizione sono: Istituto Comprensivo Albenga I, Istituto Comprensivo Albisole, Istituto Comprensivo Cairo Montenotte, Istituto Comprensivo Carcare, Istituto Comprensivo Finale Ligure, Istituto Comprensivo Loano, Istituto Comprensivo Millesimo, Istituto Comprensivo Quiliano, Istituto Comprensivo Savona I, Istituto Comprensivo Savona II, Istituto Comprensivo Savona III, Istituto Comprensivo Savona IV, Istituto Comprensivo Spotorno, Istituto Comprensivo Vado Ligure, Istituto Comprensivo Val Varatella, Istituto Comprensivo Varazze-Celle. 24 invece, le aziende che si sono messe a disposizione dei ragazzi: A.D.R.- Aziende Dolciarie Riunite S.p.A., APM Terminals S.p.A., Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, Bitron S.p.A., Bombardier Transportation Italy S.p.A., Cabur S.r.I., Continental Brakes Italy S.r.I., ESI S.r.I., Esso Italiana S.r.I., Icose S.p.A., Infineum S.r.I., La Filippa S.r.I., Loano Due Village, Matrunita Mediterranea S.r.I., Noberasco S.p.A., Piaggio Aerospace S.p.A, Reefer Terminal S.p.A., Verallia Italia S.p.A., Schneider Electric S.p.A., Tirreno Power S.p.A., TPL Linea S.r.I., Trench Italia S.p.A., Trenitalia S.p.A., Vetreria Etrusca S.p.A.



# shippingitaly.it

Savona, Vado

# Il gran capo di Ap Moller Maersk in banchina al Vado Gateway

Avrebbe dovuto essere una grande celebrazione con tanto di partecipazione dei vertici cinesi di Cosco e del porto di Qingdao ma, nonostante l'emergenza Coronavirus l'abbia parzialmente 'azzopata', il numero uno del gruppo Ap Moller Maersk che controlla sia Maersk Line che Apm Terminals non ha voluto mancare all'avvio commerciale del nuovo Vado Gateway. Come testimoniano alcune immagini circolate sui social network, Soren Skou, il grande capo di Maersk, era ieri a Vado Ligure per assistere alle operazioni di imbarco e sbarco dei container sulla nave Maersk Kotka con cui ha preso concretamente il via l'attività del nuovo terminal. Il vertice del colosso danese ha tenuto un discorso di fronte ai dipendenti di Apm Terminals Vado Ligure dando loro un benvenuto nella famiglia Maersk, ringraziandoli per il loro impegno e motivandoli a contribuire con il loro lavoro affinché questa infrastruttura diventi un fiore all'occhiello fra i terminal container del gruppo. L'evento era privato, dunque Soren Skou non ha incontrato la stampa né ha rilasciato dichiarazioni pubbliche. Ironia della sorte, ieri era presente Italia anche David Yang, numero uno del gruppo terminalistico Psa International,



che, dopo aver parlato con i vertici della Regione Liguria a Genova, è stato ricevuto a Roma dalla ministra dei trasporti Paola De Micheli. Oggetto del confronto, ovviamente, la fusione fra il terminal container di Psa Genova Prà e il Sech. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



# shippingitaly.it

Savona, Vado

# Nuovo feeder di Maersk per Vado Ligure e altri porti del Tirreno

Oltre al servizio di linea fra il Mediterraneo e il Canada e quella fra Medio Oriente, India e Italia, Maersk si prepara a portare al nuovo terminal container Vado Gateway un terzo servizio. Lo rivela l'ultimo rapporto settimanale di DynaLiners che spiega come Sealand Europe & Med, compagnia parte del Gruppo Maersk, stia avviando un nuovo servizio regolare ribattezzato West Italy Feeder servito con due navi portacontainer da 1.000 Teu. La rotazione prevede scali nel porto spagnolo di Algeciras, in quello marocchino di Tangeri e in Italia negli scali di Vado Ligure, Napoli e Salerno prima di fare ritorno ad Algeciras.





#### II Secolo XIX

#### Genova, Voltri

Bono: «Fincantieri-Stx? Non importa, siamo primi al mondo». Toti: «Presto il ribaltamento a mare del cantiere»

# La "Scarlet Lady" salpa da Genova Virgin lancia le crociere per adulti

Simone Gallotti / GENOVA La prua toccherà l' acqua per il primo vero viaggio questa mattina. La "Scarlet Lady" salpa da Sestri Ponente per il tour promozionale organizzato da Richard Branson, il miliardario fondatore di Virgin che dopo le case discografiche, gli aerei e le palestre, ha deciso di buttarsi anche sulle crociere. La prima ammiraglia di Virgin Voyages è stata costruita a Sestri Ponente da Fincantieri. Ne mancano altre tre (la "Valiant Lady" nel bacino a fianco sarà pronta a maggio dell' anno prossimo) e poi la flotta del magnate inglese sarà completata. Per stare con successo sul mercato affoliatissimo delle crociere, Branson ha riproposto a bordo uno stile tutto suo: l' arredo è minimal, l' illuminazione è soft ed è tutto molto giovane. C' è persino una sala tatuaggi e molti bar dove poter socializzare. È la nave che darà il via all' era delle crociere solo per adulti (niente bambini o famiglie) e «dei clienti che parlano inglese» spiega Tom McAlpin, l' uomo che Branson ha scelto per guidare la nuova compagnia. «Non necessariamente giovani» specifica il numero uno di Virgin Voyages, ma di certo è una caratteristica che aiuta: «Vogliamo gente che sappia divertirsi». La nave è costruita per un target



anglosassone («anche se non ci poniamo limiti» dice McAlpin), ma decisamente poco british. Non sarà Love boat, ma di sicuro l' amore in tutte le sue forme è richiamato spesso a bordo. An che durante la presentazione, inusuale, della "Scarlet Lady": c' è una conduttrice procace fasciata in un vestitino rosso e tra il pubblico incravattato si nota una elegante drag queen. «È un prototipo» dice Bono dal palco, pensando al senso industriale della frase. Ma è la definizione è vera anche e soprattutto in senso lato. La Scarlet Lady (2.770 passeggeri per 110 mila tonnellate) dopo Inghilterra e Usa, sarà schierata nei Caraibi. I viaggi offerti ai clienti sono di breve durata per un costo, simulato sul sito di prenotazione, a partire da più o meno 1.000 dollari per due persone. Tutto molto diverso dalle altre compagnie "tradizionali". Il numero uno di Fincantieri, Giuseppe Bono, prova a dare un senso anche industriale alla giornata di ieri. Lo agitano la mancanza di saldatori («Non ne troviamo») e il ribaltamento a mare: «Questa volta lo vogliamo fare». E Giovanni Toti lo rassicura: «I tempi sono maturi, verrà realizzato con modalità semplificate del Commissariato che opera su Genova e quindi, come le opere portuali, verrà realizzato con un Commissario che stabiliremo di comune accordo». Poi la vicenda Stx con il verdetto finale a metà aprile dalla Dg competiton dell' Ue: «Posso dirlo? A me non importa - dice Bono - Abbiamo avviato un percorso e siamo i primi al mondo: noi abbiamo lavoro per i prossimi anni, i francesi anche, campiamo uguale come abbiamo vissuto lo stesso e siamo cresciuti». E su Naviris conferma le anticipazioni del Secolo XIX: «Penso che dobbiamo consolidare l' industria europea». Anche con la Germania. -



#### II Secolo XIX

Genova, Voltri

# Il silos Hennebique in concessione per novant' anni

Matteo Dell' Antico La commissione di Palazzo San Giorgio ha dato il via libera al rilancio dell' Hennebique che sarà affidato all' associazione temporanea di imprese (Ati) formata dalle società milanesi Vitali -Ron cello Capital. La concessione demaniale, che avrà una durata di 90 anni e un canone di 370 mila euro annui, sarà assegnata definitivamente dopo un passaggio nel prossimo comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona. A guidare l' Ati sarà l' azienda lombarda Vitali che costruisce infrastrutture (è stata coinvolta nella riqualificazione dell' aeroporto milanese di Linate), demolisce e realizza anche edifici complessi e recupera quelli storici. Grandi opere, pro getti di nuova edilizia e hub logistici: il gruppo è un colosso e ha presentato un' offerta che è stata definita «dettagliata, con un progetto in grado di rilanciare il silos». Quella presentata da Vitali-Roncello Capital è stata l' unica offerta valida arrivata a Palazzo San Giorgio per avere la gestione dell' ex silos granaio del porto di Genova visto che la società olandese "GoVs RE 1Bv", che aveva manifestato un interesse per l' edificio che si trova a Ponte Parodi, non ha presentato le necessarie fideiussioni e



non ha specificato quali opere abbia completato negli ultimi cinque anni come richiesto dal bando di gara pubblicato dall' Authority. Le destinazioni d' uso ammesse per la riqualificazione della struttura sono quelle annunciate ormai da tempo: servizi pubblici, parcheggi, infrastrutture di interesse locale, residenze, strutture ricettive alberghiere, uffici, commercio, ma solo con negozi singoli. Sono escluse le grandi strutture di vendita e comunque la superficie commerciale non può superare il 10% di quella totale. Per andare incontro ai privati è prevista la possibilità che Palazzo San Giorgio eroghi un contributo pubblico di 10 milioni di euro ma per la realizzazione delle opere devono essere rispettati i vincoli posti dalla Soprintendenza. Il canone di concessione partirà dall' anno successivo al rilascio della concessione. -



# La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

## I I cargo dei misteri

## Nave delle armi ok all' inchiesta dal ministero

Il guardasigilli Alfonso Bonafede autorizza la Procura di Genova ad indagare sulla 'Bana' che secondo le autorità francesi ha trasportato carri armati dalla Turchia al porto di Tripoli

di Giuseppe Filetto Autorizzazione a procedere firmata dal ministro della Giustizia Alfonso Bonafede e inchiesta che rimane a Genova. Parliamo della nave Bana, il cargo libanese sospettato di avere trasportato armamenti dalla Turchia alla Libia. Ieri è arrivato il "via libera" affinché sul mercantile dei misteri continui ad indagare la Procura di Genova: i pm Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci della Direzione Distrettuale Antiterrorismo, insieme ai procuratori aggiunti Francesco Pinto e Paolo D' Ovidio, che negli scorsi giorni avevano chiesto al ministero una sorta di autorizzazione a procedere: il presunto reato di traffico internazionale di armi (indagato il comandante) è stato consumato in acque internazionali e non italiane. « In questi casi spiega il procuratore aggiunto Pinto - il Ministro autorizza la Procura in cui il reato viene scoperto». Inoltre, si cerca di provare che la nave, nei suoi viaggi sospetti, abbia toccato anche le acque territoriali italiane a sud di Lampedusa. Tanto che l' altro ieri i tecnici incaricati dalla magistratura, accompagnati dai militari della Capitaneria di Porto, sono saliti sulla nave: dai computer di bordo hanno prelevato i dati di navigazione, per stabilire le



rotte seguite da un mese a questa parte. Inoltre, hanno sequestrato i telefonini degli ufficiali. È un passo avanti rispetto allo stallo. Il mercantile arrivato vuoto a Genova il 31 gennaio per caricare auto, rimane attraccato al Terminal Messina, ufficialmente in stato di fermo dal 3 febbraio scorso per interventi di messa in sicurezza dei sistemi di navigazione, di fatto con un decreto di sequestro delle strumentazioni di plancia. Secondo quanto ha raccontato il terzo ufficiale di coperta, che ha chiesto asilo politico e di essere sbarcato, la nave avrebbe scaricato nel porto di Tripoli armamenti destinati al Governo di accordo nazionale (Gna) guidato da Fayez al Sarraj. Violando quindi l' accordo ribadito il 19 gennaio scorso a Berlino. Firmato dallo stesso Recep Tayyip Erdogan. Stando a quanto denunciano le autorità transalpine, il mercantile è stato avvistato dalla Marina Militare francese lo scorso 30 gennaio, scortato da due fregate turche. E il presidente Macron ha accusato il Sultano di non rispettare i patti sulla Libia. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Genova, Voltri

#### Genova si mobilita Un' altra nave saudita in arrivo martedì

Stamattina il presidio di Cgil e associazioni sotto la prefettura I camalli preparano la protesta al molo: basta cargo per le guerre

Stamattina il presidio in prefettura, martedì quello al porto. Nuova mobilitazione a Genova contro le «navi di querra». Un' altra Bahri - acronimo tradotto di compagnia navale nazionale dell' Arabia saudita - Yanbu che potrebbe trasportare armi per la guerra in Yemen. A maggio scorso i camalli avevano vinto la loro «guerra alla guerra»: la nave cargo saudita era ripartita senza caricare i generatori elettrici che sarebbero serviti per la guerra in Yemen. SEGUENDO LA MOBILITAZIONE in ternazionale di molti porti europei - la tedesca Bremerhaven e la belga Anversa, Tilbury in Inghilterra e Cherbourg in Francia - i camalli, i sindacati e molte associazioni guesta mattina alle 10,30 si ritroveranno sotto la prefettura e poi alle 11 incontreranno il prefetto Carmen Perrotta per chiedere un' attenzione maggiore e maggiori controlli rispetto al transito di queste navi nel porto di Genova consegnandogli un documento che punta ad evitare nuovi casi di questo genere, ricordando come il Parlamento a giugno ha approvato un dispositivo specifico contro il traffico d' armi in Yemen. In prima fila come sempre il Collettivo autonomo lavoratori del porto (Calp) che nei giorni scorsi aveva chiesto «uno sciopero



cittadino» nel giorno dell' attracco della Bahri. La mediazione della Camera del lavoro ha portato al presidio di questa mattina a cui parteciperanno Arci, Anpi, Acli, comunità San Benedetto. Gli stessi che avevano già tenuto un presidio contro la guerra il 25 gennaio. «MARTEDÌ, SEMPRE CHE LA NAVE non ritardi, terremo il presidio in porto - spiega Richi del Calp anche se rispetto a maggio non riusciremo a far entrare le asso ciazioni perché da quella volta guando ci sono navi pericolose i varchi sono pesantemente presidiati. Ma bastiamo noi portuali a manifestare e a controllare la nave». Il luogo prescelto è ponte Etiopia con l'adesione del coordinamento delle sinistre di opposizione di Genova (Partito Comunista dei Lavoratori, Sinistra Anticapitalista, Resistenze Internazionali, Rifondazione Comunista). Ieri sera il Calp ha tenuto una assemblea pubblica alla biblioteca Bruschi -Sartori di Sestri Ponente per preparare il presidio. «MOLTI NOSTRI ISCRITTI fanno par te del Collettivo e parteciperanno al presidio - spiega il segretario della Filt Cgil Enrico Poggi - . Noi questa volta siamo riusciti a mobilitare anche la Uil trasporti e continueremo a chiedere di non far attraccare a Genova navi che poi andranno in scenari di guerra con emergenze umanitarie come in Yemen e altri 31 conflitti nel mondo». Il traffico navale di guerra a Genova non si è mai fermato. E non riguarda solo le navi saudite e la guerra in Yemen. Ad inizio febbraio era stata la volta della Bana, motonave cargo battente bandiera libanese che fa parte di un traffico d' armi illegale tra Turchia e Libia. Entrata nel porto di Genova per un' avaria, dopo qualche giorno il terzo ufficiale di coperta ha mostrato alle autorità italiane un filmato, girato apparentemente proprio nella pancia della portacontainer, dove si vedono vari mezzi militari, tra cui carri armati. Mentre sulla carta l' armatore ha dichiarato di trasportare solo auto. IL 18 GENNAIO INVECE è passata per Genova la Bahri Hofuf, con a bordo elicotteri da guerra, che, prima di dirigersi verso le sue tappe saudite e degli Emirati, aveva fatto uno scalo imprevisto a Iskenderun, nel sud della Turchia, a cento chilometri dal confine siriano.



## Genova, Voltri

Alla giornata parteciperà anche Amnesty international come spiega la responsabile per la Liguria Francesca Bisiani: «Sosteniamo questa lotta perché siamo convinti che nessun lavoratore debba essere costretto a violare i diritti umani. La guerra in Yemen è uno dei peggiori conflitti al mondo con migliaia civili uccisi e continue e gravissime violazioni dei diritti umani. Per questo Amnesty si è mobilitata in tutti i porti dove attraccano le Bahri e per questo saremo presenti anche a Genova quando la nave arriverà».



Genova, Voltri

## IL PROGETTO NATO DOPO LA MOBILITAZIONE DEI PORTUALI DELLO SCORSO ANNO

# Weapon Watch, dall' Italia la rete globale che svela i traffici militari

Lo scorso 20 maggio la nave Bahri Yanbu, battente bandiera saudita, è attraccata al Ponte Eritrea del porto di Genova. Il cargo trasportava un carico di armi pesanti destinate all' Arabia saudita e si sospettava che avrebbe caricato altro materiale bellico in Italia. Dopo un presidio e uno sciopero è stato impedito alla nave di effettuare le operazioni di carico. «Porti chiusi alle armi, porti aperti ai migranti», era scritto su uno striscione. Nelle stesse ore veniva impedito alla Sea Watch 3 di sbarcare migranti a Lampedusa su pressione del ministero degli Interni. LA COSTITUZIONE di «Weapon Watch -Osservatorio sulle armi nei porti europei e del Mediterraneo» nasce dal blocco di quella nave saudita e dall' esigenza di esplorare la realtà dell' economia di guerra. All' origine del blocco vi è stata la mobilitazione che ha coinvolto diversi gruppi indipendenti in Belgio, Francia, Spagna, Italia, che hanno seguito i movimenti della «nave delle armi» fino al presidio sulle banchine del porto di Genova. I lavoratori portuali sono stati capaci di far emergere le contraddizioni a partire da alcuni principi che per ragioni storiche sentono propri, facendosi carico di ciò che le autorità hanno ignorato. Piccole ruote di un gigantesco



ingranaggio, i portuali avrebbero dovuto favorire con il loro lavoro un' operazione per la guerra dimenticata dello Yemen, condotta dall' Arabia saudita e sostenuta dai suoi alleati nel Golfo e in Occidente in violazione delle Convenzioni di Ginevra, della Carta Onu e del Trattato sulle armi convenzionali. A questo va aggiunta la questione della sicurezza di chi lavora in porto movimentando merci pericolose come munizioni, bombe o altri esplosivi di Classe 1, secondo l' International Maritime Dangerous Goods Code. È noto agli addetti che le Bahri entrano in porto già cariche di merci esplosive, come potrebbe constatare l' Autorità di Sistema Portuale, a cui tocca il compito del moni Vogliamo definire una geografia dei produttori di armi che trasportano questa merce attraverso i porti, il perno della filiera logistica militare Carlo Tombola, Opal toraggio in tempo reale delle merci pericolose giacenti o transitanti nel porto. Weapon Watch sta pensando di presentare un esposto per la richiesta di accesso agli atti all' Autorità di Sistema del porto di Genova, che dispone del manifesto di carico delle navi in anticipo, allo scopo di esercitare ulteriore pressione. Ma che le navi saudite contengano merci pericolose possiamo affermarlo in base alle testimonianze oculari dei lavoratori dei porti in cui sono state imbarcate munizioni, o a partire dai documenti che le ong hanno potuto ottenere utilizzando il Freedom of Information Act, o ancora guardando la rotta di queste navi, che riguarda spesso porti nordatlantici ed europei militarizzati o da cui transitano i maggiori flussi delle forniture militari verso l' Arabia saudita e gli Emirati. LA PRESENZA DI ARMI in stiva è indirettamente confermata dalle strategie di occultamento della compagnia Bahri, che da tempo ordina ai comandanti delle navi di presentarsi in porto con i portelloni interni chiusi allo scopo di impedire ai lavoratori la vista delle merci trasportate. Anche la presenza di personale di polizia durante le soste delle Bahri entro la cinta portuale testimonia i forti interessi, venuti alla luce con l' azione dello scorso mag gio a Genova. Come ha sottolineato Carlo Tombola, coordinatore scientifico di Opal (Osservatorio Permanente Armi Leggere di Brescia), autore insieme a Sergio Finardi del libro La strada delle armi e tra i fonda tori di Weapon Watch, è stato il movimento stesso nato dal blocco della Bahri Yanbu a decidere di dotarsi di uno strumento di conoscenza.



## Genova, Voltri

L' ASSOCIAZIONE NASCE dunque dalla volontà di creare uno strumento trasversale di analisi e un luogo critico in cui discutere, confrontare idee, crea re dibattito e conflitto. «Il nostro progetto - spiega Tombola - è definire una geografia dei produttori di armi che trasportano questa merce attraverso i porti, che rappresentano il perno della filiera logistica militare. Dobbiamo e vogliamo osservare le armi che transitano nei porti attraverso la creazione di una rete nazionale e transnazionale, sia perché è nei porti che queste merci diventano meno nascoste, sia perché i lavoratori dei porti e i marittimi sulle navi non amano maneggiare queste merci mortifere».



#### **Ansa**

#### Genova, Voltri

## Resta a Genova inchiesta traffico armi

(ANSA) - GENOVA, 13 FEB - Resta a Genova l' inchiesta sul Bana, il cargo libanese sospettato di avere trasportato cingolati e armi dalla Turchia in Libia. Il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede ha dato l' autorizzazione a procedere, come chiesto dalla procura di Genova. I pubblici ministeri Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci, insieme agli aggiunti Francesco Pinto e Paolo D' Ovidio, avevano chiesto nei giorni scorsi una perizia sulla scatola nera del Bana ma anche sui telefonini dei membri dell' equipaggio e su tutta la strumentazione elettronica trovata a bordo per ricostruire la rotta esatta dell' imbarcazione. Il mercantile è fermo nel porto di Genova dal tre febbraio, per verifiche tecniche. I pm avevano aperto una inchiesta per traffico internazionale di armi, indagato il comandante e sequestrato parte del cargo. La nave, scortata da due fregate turche, era stata avvistata dalla marina militare francese lo scorso 30 gennaio. Lo stesso presidente Macron aveva accusato Erdogan di non rispettare i patti sulla Libia.





#### Genova24

#### Genova, Voltri

# Nave delle armi, la Cgil sceglie la protesta in Prefettura: "Sia la politica a vietare i traffici"

Per la Cgil "impossibile indire sciopero cittadino" come chiesto da Calp e Amnesty. Domani presidio sotto la Prefettura

Genova . La Camera del lavoro di Genova non indirà lo sciopero cittadino richiesto da Collettivo autonomo lavoratori portuali e da Amnesty international in occasione dell' arrivo a Genova del cargo saudita Barhi Yanbu . Lo spiega il segretario della Camera del Lavoro Igor Magni: "Come ho già spiegato ai portuali del Calp per noi indire uno sciopero cittadino significa aprire una discussione con tutte le nostre categorie, una discussone che richiede tempo e che non può essere affrontata in pochi giorni". Una questione di metodo, ma anche di merito: "A maggio quando abbiamo indetto lo sciopero al terminal Gmt c' era una situazione diversa perché la Yanbu stava per caricare a Genova effettivamente delle merci dual-use che avevano quindi un utilizzo anche militare. Da quel momento fino ad oggi la nave quando attracca a Genova carica solo merce di tipo civile". A chi la accusa di sfilarsi dalla protesta che si terrà a ponte Etiopia il giorno dell' arrivo della nave (che secondo quanto appreso ha a bordo armi destinate alla guerra in Yemen) la Camera del lavoro risponde che il luogo della protesta è un altro. "Domani insieme a diverse associazioni laiche e cattoliche come Anpi e Acli saremo



sotto la Prefettura con un presidio e incontreremo il Prefetto Carmen Perrotta per chiedere un' attenzione maggiore e maggiori controlli rispetto al transito di queste navi nel porto di Genova. Sulla guerra in Yemen il Parlamento a giugno ha approvato un dispositivo specifico contro il traffico d' armi, visto che sono già 70 mila i civili uccisi in quella guerra, e l'apertura dell' indagine sul cargo Bana crea ulteriori preoccupazioni". Per la Cgil quindi "la palla deve passare alla politica e al Governo Governo che deve dare concretezza all' articolo 11 della nostra Costituzione e alla legge 185 del 1990 fermando il traffico di armi verso i Paesi in guerra che violano i diritti umani e valutando se le leggi consentano di vietare anche il solo transito di queste navi dai nostri porti". La posizione della Camera del lavoro segue quella espressa ieri dai sindacati di categoria dei trasporti, Filt e Uiltrasporti che in un comunicato congiunto contro la guerra avevano parlato di "questioni talmente importanti da essere affrontati a livello nazionale ed internazionale". "Siamo convinti che i lavoratori da noi rappresentati abbiano il diritto di esprimere la propria sensibilità rispetto a questi temi che non sono affatto slegati dal mondo del lavoro dalla sua tutela e dalla difesa della democrazia proprio a partire dai posti di lavoro" recitava inoltre la nota ad esprimere tra le righe solidarietà alla protesta indetta dai portuali del Calp, senza tuttavia alcun impegno a partecipare formalmente al presidio. Posizione che al momento è confermata dalla Camera del lavoro. Poi, come sempre, i singoli potranno decidere in autonomia. Alla mobilitazione, la cui data è ancora incerta, parteciperanno invece il coordinamento delle sinistre di opposizione di Genova (Partito Comunista dei Lavoratori, Sinistra Anticapitalista, Resistenze Internazionali, Rifondazione Comunista) che in una nota avevano fatto appello proprio a Cgil e Filt per indire lo sciopero. In piazza anche il sindacato Si.Cobas . Nel frattempo i portuali del Calp stanno ricevendo decide di manifestazioni di solidarietà dalla Finlandia alla Germania all Svizzera. Dagli ultimi rilevamenti circa la posizione della nave pare che la Yanbu arriverà a Genova la mattina del 18 febbraio , ma la data dell' arrivo potrebbe ulteriormente slittare.

estoros :		

## PrimoCanale.it

Genova, Voltri

# Nave Bana, sospetto traffico d' armi: l' inchiesta resta a Genova

GENOVA - Resta a Genova l'inchiesta sul Bana, il cargo libanese sospettato di avere trasportato cingolati e armi dalla Turchia in Libia. Il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede ha dato l'autorizzazione a procedere, come chiesto dalla procura di Genova. I pubblici ministeri Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci, insieme agli aggiunti Francesco Pinto e Paolo D'Ovidio, avevano chiesto nei giorni scorsi una perizia sulla scatola nera del Bana ma anche sui telefonini dei membri dell'equipaggio e su tutta la strumentazione elettronica trovata a bordo per ricostruire la rotta esatta dell'imbarcazione.ll mercantile è fermo nel porto di Genova dal tre febbraio, per verifiche tecniche. I pm avevano aperto una inchiesta per traffico internazionale di armi, indagato il comandante e sequestrato parte del cargo. La nave, scortata da due fregate turche, era stata avvistata dalla marina militare francese lo scorso 30 gennaio. Lo stesso presidente Macron aveva accusato Erdogan di non rispettare i patti sulla Libia.





# La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

In porto

# Dogane, nuova sede fra Bettolo e Sech

La sezione operativa dell' Agenzia delle Dogane ha una sede provvisoria in Darsena dallo scorso 19 novembre, quando è stata evacuata per problemi alla struttura di Ponte Caracciolo. I sindacati chiedono di tornare dentro al porto. Autorità di Sistema Portuale e Agenzia delle Dogane spiegano di cercare da tempo «una migliore collocazione per la sezione doganale di "Passo Nuovo", per avvicinarla alle aree di maggiore movimentazione della merce», dichiarano a Repubblica. «Sono al vaglio diverse ipotesi. Quella più accreditata risulta essere la costruzione di una struttura nell' area compresa fra la piattaforma, in corso di completamento, di calata Bettolo e il terminal Sech, ove è previsto a regime un potenziale traffico di un milione e 200 - un milione e mezzo di Teu. Tale sito costituirà il punto nevralgico per il futuro assetto dei traffici del bacino di Sampierdarena; i due Enti stanno lavorando per posizionare nel compendio anche un' apparecchiatura scanner di ultima generazione che garantirà controlli doganali più rapidi ed efficaci favorendo anche la fluidità dei mezzi pesanti nella viabilità portuale e di riflesso cittadina». Per quanto riguarda gli edifici Montital (quello evacuato) ed ex



Unital (nuovo ma inutilizzabile), aggiungono: «Saranno restituiti dall' Agenzia all' Autorità di Sistema Portuale che potrà così destinarli alle esigenze che vengono frequentemente manifestate da parte degli operatori». - massimiliano salvo



## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

## Coronavirus, in Italia traffico container rischia drastico calo

Freight Leaders Council prevede una flessione intorno al 20 per cento in porti importanti come Genova e Salerno, se entro la fine del mese la produzione industriale cinese non riprenderà pienamente

Se entro la fine di questo mese l'epidemia di Coronavirus non invertirà il suo tasso di espansione, permettendo alla produzione industriale cinese di riprendere pienamente, l' Italia rischia di bruciare centinaia di migliaia di TEU, se non oltre un milione, di traffico container, in una forbice negativa che oscillerebbe intorno al 10 per cento. Secondo le prime stime del Freight Leaders Council, l'associazione che riunisce i maggiori player e stila ricerche di settore, la riduzione del traffico container potrebbe arrivare fino al 20 per cento in porti strategici come Genova o Salerno, per via dello stop delle partenze dalla Cina. La drastica riduzione avrebbe ricadute su tutta la catena logistica (spedizionieri, autotrasporto, magazzini, etc.) fino ad allargarsi all' automotive, all' elettronica e alla produzione di macchinari altamente specializzati. Già ora i costi per le spedizioni da e per la Cina stanno aumentando e le portacontainer in arrivo nei porti cinesi stanno incontrando diversi disagi, dovuti principalmente alla mancanza di personale per lo scarico delle merci. Non c' è emergenza, per il momento, come sottolinea Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council. «La situazione - spiega - è



sostanzialmente invariata grazie al flusso delle scorte che riforniscono i mercati. Tuttavia i disagi per le nostre aziende impegnate a vario titolo nella supply chain sulla direttrice Cina-Italia sono già iniziati. Se l' emergenza Coronavirus non cesserà al più presto, permettendo alla Cina di riattivare la produzione industriale almeno entro il mese di febbraio, la logistica italiana rischia di pagare un conto molto salato». Per la maggior parte degli analisti internazionali i danni all' economica globale potranno essere gestibili se l' emergenza cesserà entro la fine del mese, ma lo slittamento al 17 febbraio della ripresa delle attività in Cina non fa ben sperare. A cui si aggiungono anche le previsioni al ribasso delle agenzie di rating sul Pil cinese. Quanti sono i container cinesi Una bilancia commerciale che, tradotta in container, sviluppa 1,1 milione di TEU in entrata e 800 mila in uscita, pari al 18 per cento del traffico containerizzato rispetto ai 10,3 milioni di TEU movimentati nei principali porti italiani sempre nel 2018 (dati centro studi Fedespedi). Una perdita, quella del traffico container da e per la Cina, che andrebbe ad indebolire ancora di più il sistema portuale italiano, già minato nella competitività negli ultimi anni. Infatti, nei 13 scali nazionali dove sono presenti terminal container, la capacità teorica di movimentazione è di 16,7 milioni di TEU, pari al 60 per cento di quella registrata nel 2018 (10,3 milioni). Negli ultimi vent' anni, quando altri porti del Mediterraneo crescevano fino al 500 per cento nel traffico container, l' Italia aumentava del 50 per cento (dati Conftrasporto-Confcommercio). Negli ultimi cinque non ha ragggiunto la soglia degli 11 milioni di TEU, arrivando ai 10,3 nel 2018. «I porti italiani - ricorda Marciani - scontano l' inadeguatezza dei fondali, troppo poco profondi per le mega navi, ma anche i limiti infrastrutturali del Paese. Il crollo del Ponte Morandi è già costato il 5 per cento del traffico al porto di Genova. A questa emergenza nazionale, si aggiungerebbe anche quella sanitaria dovuta all' allarme internazionale che, se non gestita adeguatamente, andrebbe a minare un sistema già di per sé compromesso». L' Italia è il quarto partner commerciale della Cina, stando alle rilevazioni di Info Mercati esteri del ministero degli Affari esteri. Le importazioni, in crescita, sono state pari a 30,8 miliardi di euro nel 2018. Dalla Cina arrivano, soprattutto via mare con traffico container, prodotti tessili e abbagliamento, computer e elettronica, macchinari e manufatti in plastica e metallo. Anche l' export, benché più contenuto (pari a 13,2 miliardi nel 2018), pone la Cina al quarto posto tra i nostri partner commerciali, soprattutto nel campo della chimica,



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 115

# Informazioni Marittime

Genova, Voltri

farmaceutica, veicoli, mobili e abbigliamento. - credito immagine in alto.



## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

# Confetra Liguria: "Il governo faccia qualcosa per Genova"

Laghezza chiede più attenzione all' emergenza viabilità nel porto. Russo: "Non è un tema al centro dell' agenda dell' esecutivo"

«Aspettiamo da quasi due anni la conclusione dell' ormai famigerato dossier autostrade. Praticamente non sappiamo chi e come gestirà il patrimonio infrastrutturale che garantisce l'accessibilità del primo porto d'Italia». È la denuncia del presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza. Il riferimento è al porto di Genova, alle prese con una viabilità complicata dall' assenza dell' importante arteria che rappresentava il Ponte Morandi, crollato parzialmente ad agosto del 2018. «Non sappiamo neanche - continua Laghezza - quale assetto concessorio e produttivo avrà lo scalo, considerate le decisive procedure in corso di svolgimento ormai da mesi presso l' Autorità di sistema portuale e il ministero dei Trasporti. E meno che mai abbiamo capito cosa voglia fare il governo del piano logistico nazionale e dei suoi protagonisti. Per non parlare dei tempi dei controlli e delle verifiche sulle merci, giunti ormai ad un livello tale da compromettere ogni residua competitività dei nostri hub regionali». Per il direttore generale di Confetra, Ivano Russo, «nonostante vi siano anche luci, penso alla recente partenza di Vado, alla realizzazione del doppio binario a Voltri, alla costituzione del centro



unico controlli nel retroporto di Spezia, i deficit infrastrutturali rischiano di trascinare fuori mercato l' intero sistema logistico regionale. Che è poi, insieme all' area logistica milanese, l' hub italiano dell' import-export. A Roma continuiamo a tenere riunioni su riunioni e tavoli su tavoli, al ministero dei Trasporti, della Salute, a tutti i livelli istituzionali ed amministrativi coinvolti nella governance della portualità e della logistica. Ma il tema proprio non riesce ad entrare centralmente nell' agenda di governo. Settimane a discutere del "lodo prescrizione" o dell' esito politico del voto in Emilia, invece di destinare ogni energia a capire come tirar fuori il Paese dalla stagnazione del Pil e dalla recessione industriale».



# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

# Porto di Genova e non solo, Confetra Liguria striglia il governo

Genova - "No a un governo curatore fallimentare del Paese" è la denuncia di Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria: "Aspettiamo da quasi due anni la conclusione dell' ormai famigerato dossier autostrade. Praticamente non sappiamo chi e come gestirà il patrimonio infrastrutturale che garantisce l' accessibilità del primo porto d' Italia. Ma non sappiamo neanche quale assetto concessorio e produttivo avrà lo scalo, considerate le decisive procedure in corso di svolgimento ormai da mesi presso l' Autorità di sistema portuale e ministero dei Trasporti. E meno che mai abbiamo capito cosa voglia fare il governo della piattaforma logistica nazionale e dei suoi protagonisti (non) realizzatori. Per non parlare dei tempi dei controlli e delle verifiche sulle merci, giunti ormai ad un livello tale da compromettere ogni residua competitività dei nostri hub regionali. Ora basta" è la denuncia di tutti gli operatori della filiera logistica aderente a Confetra. Aggiunge Ivano Russo, direttore generale della confederazione e presente all' incontro: "Nonostante vi siano anche luci - penso alla recente partenza di Vado Ligure, alla realizzazione del doppio binario a Pra', alla costituzione del centro unico



controlli nel retroporto della Spezia - i deficit infrastrutturali e le inefficienze ormai strutturali rischiano di trascinare fuori mercato l' intero sistema logistico regionale. Che è poi, insieme all' area logistica milanese, lo snodo italiano delle importazioni e delle esportazioni. Continuiamo a tenere, a Roma, riunioni su riunioni e tavoli su tavoli, presso il Mit, il ministero della Salute, tutti i livelli istituzionali e amministrativi coinvolti nella governance della portualitaà e della logistica. Ma il tema proprio non riesce ad entrare centralmente nell' agenda di governo. Settimane a discutere di "lodo prescrizione" o dell' esito politico del voto in Emilia-Romagna, invece di destinare ogni energia a capire come tirar fuori il Paese dalla stagnazione del prodotto interno lordo e dalla recessione industriale".



## **Portnews**

#### Genova, Voltri

# Su Psa-Sech prevalga il buon senso

## Marco Casale

«Non servono inutili ingessature, e non servono riforme organiche per rimuovere un vincolo ormai anacronistico. Il divieto di doppia concessione in porto, così com'è, rappresenta un freno allo sviluppo e agli investimenti». Il direttore di Confetra, Ivano Russo, entra nel vivo della vicenda Psa-Sech. Lo fa criticando la posizione assunta recentemente dal Governo e, in particolare, dal sottosegretario ai trasporti, Roberto Traversi, che ieri - al margine dell'incontro con i vertici dei due principali terminal del porto di Genova aveva dichiarato di non voler intervenire sulla questione con un singolo emendamento ma con «una proposta più completa e organica». Per Russo la discussione andrebbe «anzitutto spovincializzata anche se mi rendo conto che in Italia è difficile. Sulla vicenda Psa-Sech deciderà l'AdSP, come prevede la Legge, sulla scorta anche dell'esito delle verifiche sul Golden Power fatte da Palazzo Chigi e di altre eventuali osservazioni dell'Antitrust». Poi c'è un tema più generale che vale la pena affrontare: «lo non sono a favore di una deregulation selvaggia. I porti sono però le linee di confine con il mondo, si interfacciano quotidianamente con armatori e colossi di mercato, e



hanno quindi bisogno di dinamicità e flessibilità, non di un vincolo autoimposto più di 25 anni fa quando in Italia la competizione era prettamente domestica». Il Dg della Confederazione su questo punto è chiaro: «Le aziende che hanno avanzato istanza a Genova hanno diritto di avere dal Regolatore una risposta in tempi ragionevoli. Qualche settimana, al massimo qualche mese. Per aggiornare la legge 84/94 il Ministero Delrio ha impiegato due anni. Non credo che PSA e Sech possano permettersi di aspettare una nuova riforma per avere un riscontro in ordine alla loro istanza». Nessun terminalista può permettersi di aspettare tanto: «In questi anni il comma 7 dell'art. 18 è stato sistematicamente eluso attraverso interpretazioni evolutive che hanno consentito ad alcuni terminalisti di operare uguali tipologie di volumi su due o più banchine all'interno dello stesso porto. Di casi del genere se ne contano una decina, a conferma che la norma è sostanzialmente superata dai fatti e dalle dinamiche di mercato». Il precetto normativo, insomma, non è più attuale: «Credo sia una inutile auto-castrazione, così rigida e univocamente valida da Augusta a Trieste. Del resto si parla sempre di modelli europei di riferimento, ma una simile previsione non esiste in nessun altro Stato Membro UE, dove pure i porti commerciali rilevanti sono uno, massimo due. Si pensi alla Germania, all'Olanda, al Belgio, alla Francia». Secondo Russo «occorrerebbe affidare alle Autorità di Sistema il potere di valutare la situazione caso per caso sulla base degli interessi economici e di sviluppo sia del porto che del territorio di riferimento». Sotto questo punto di vista, il direttore di Confetra ritiene sia più utile ragionare in termini di clausole di salvaguardia della concorrenza, da applicare nei porti in cui ci siano poche infrastrutture ma molta domanda di mercato: «Per gli altri casi - dichiara i vincoli sono un'assurdità: lei pensi a Taranto, che da guando è andata via Evergreen ha rischiato di sparire dai radar della portualità italiana. Ebbene, se oggi ci trovassimo ancora in quella situazione e se arrivasse un terminalista che chiedesse di operare lo stesso traffico su più aree, salvando cosi un porto in crisi, lei pensa che sarebbe utile gli si dicesse che la legge italiana gli vieta di avere più concessioni su una stessa tipologia di traffico? Io non credo». La verità è che «il demanio marittimo non ha lo stesso valore ovunque. Le politiche di sviluppo dei porti sono diverse da scalo a scalo. Anche le relazioni tra shipping liner, terminalisti e operatori logistici inland vanno valutate di caso in caso. Per questo motivo sono convinto che le AdSP debbano avere maggiore libertà nella definizione delle strategie specifiche per i diversi Sistemi portuali». Occorre, insomma, flessibilità. «Se avessimo un Regolamento Concessioni daremmo alle AdSP un binario procedurale



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 119

#### **Portnews**

## Genova, Voltri

solido, condiviso e trasparente lungo il quale possano muoversi ma il tema di fondo non cambia: le scelte di assetto industriale e commerciale di un porto devono dipendere dalla Governance di quel porto, dentro un quadro di coerente disegno nazionale». Per Russo si tratta di essere business oriented e di dare un giusto peso alle strategie, ai mercati target da aggredire, ai piani di impresa dei concessionari, e anche alla tutela di un valore assoluto come la non discriminazione sull'uso dell'infrastruttura. «Si discute sempre è solo del chi gestisce ma mai del come. Anche questa è una distorsione tipica di chi approccia tali temi. Bisognerebbe invece ragionare in termini di sviluppo e competitività dei sistemi logistico industriali».



#### PrimoCanale.it

Genova, Voltri

# Fusione Psa-Sech, Cosulich: "Da cliente sono totalmente contrario"

GENOVA - E' sempre più acceso il dibattito sulla fusione Psa-Sech. Augusto Cosulich, amministratore delegato di Fratelli Cosulich, parla così ai microfoni di Primocanale: "Sono assolutamente contrario a questa fusione. Prima di tutto perché non è prevista dalla legge, inoltre le pressioni da parte del managament di Psa al Governo sono inaccettabili. Questa fusione mette a repentaglio la vita degli altri terminal". I Fratelli Cosulich è un' azienda cliente del porto di Genova con oltre 400 dipendenti. "Sono un cliente del porto e a differenza di altri che si esprimono per curare il loro interesse particolare, io sono di una trasparenza e indipendenza assoluta", ci tiene a precisare l' amministratore delegato. Infine, Cosulich auspica un intervento del presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Paolo Emilio Signorini: "Spero che Signorini ascolti i clienti, coloro che portano il traffico al porto di Genova. Spero che la nostra voce venga ascoltata". Approfondimenti Porto Psa Pr, dopo il terminal cambia nome anche la societ Raddoppio dei binari al terminal Psa di Pra', Danesi: "Fondamentali il senatore Rossi e Primocanale" Fusione Psa-Pra' con Sech-Sampierdarena, Cassinelli ritira l' emendamento



Fusione Sech-Psa, Schenone e David Young oggi dal ministro De Micheli Fusione Psa-Sech, si apre il dibattito. 'Fra Trica' su Fb: "Rossi hai rotto il cxxxo" Video Gilberto Danesi: "Psa non smette di crescere" Liguria isolata, Danesi (Psa Italia): "La clientela si sta stufando" Raddoppio dei binari al terminal Psa di Pra', Danesi: "Fondamentali il senatore Rossi e Primocanale" Commenti.



#### PrimoCanale.it

#### Genova, Voltri

# Fusione Psa-Sech, Spinelli: La legge non si pu aggirare, la prenderebbero in quel posto lo Stato e 3000 lavoratori

GENOVA - E' un lungo sfogo quello di Aldo Spinelli nel dibattito sollevato da Primocanale sulla possibile fusione tra i terminal Sech e Psa nel porto di Genova. Il terminalista genovese si schiera contro l'operazione è plaude l'iniziativa dell'editore di Primocanale che ha aperto il dibattito su questo caso. Credo che Maurizio Rossi stia sostenendo una causa giusta - dice - a noi, quando abbiamo comprato il terminal Rinfuse, hanno detto che potevamo fare solo il 2 per cento di contenitori nel terminal multipurpose proprio perché la rilevanza era dei contenitori.La legge sui porti infatti vieta che ci sia un solo soggetto che detenga due concessioni per lo stesso servizio. Sarebbe il caso della fusione Sech-Pisa. Un caso analogo a quello citato da Spinelli, anche se in quel caso c'erano alcune particolarità: Noi volevamo levare il carbone e tutti i materiali nocivi alla salute, per operare sia sui contenitori che sui traghetti ma a Roma ci è stato detto no.La legge deve essere uguale per tutti - aggiunge Spinelli tornando sul caso Psa-Sech - lo credo che questi signori si sentano onnipotenti e credono di potere aggirare la legge. Credo che la ministra e il presidente dell'Autoritá portuale non potranno mai seguire quella linea perché

#### ELISABETTA BIANCALANI



si beccherebbero una denuncia da parte di tutti. Diventerebbe un monopolio. Il terminalista aggiunge: il porto di Sampierdarena, e cito i sindacati, oggi dá lavoro a tremila dipendenti, con questa situazione si verrebbe a creare mancanza di lavoro. Oggi abbiamo portuali che non portano a casa neanche 10-12 giornate al mese (a Sampierdarena).La questione - prosegue Spinelli - è che partiamo da investimenti pubblici sbagliati e che vanno a discapito di chi paga le tasse perché la fusione che vogliono fare va a discapito dello Stato italiano. Se fanno la fusione chi lo prende in quel posto non è solo lo Stato, ma i lavoratori del porto perché il lavoro non c'è per tutti. Con questa operazione si creerebbe uno scompenso che provocherebbe scioperi. Invece la prima cosa che dobbiamo garantire è la pace sociale, come abbiamo fatto in questi 15-20 anni.Con il monopolio che diminuirebbero i posti di lavoro.La Fusione sarebbe una operazione di salvataggio del terminal Sech? Al terminal Sech fu data una concessione di 25 anni - ricorda ancora Spinelli - in base a quella dovevano fate investimenti. Invece hanno gru che sono come le Topolino di 50 anni fa, si sono intascati 280 milioni, anziché pensare ai propri dipendenti. Avrebbero dovuto mettere cinque gru di nuova generazione e i clienti non sarebbero mai andati via. I dipendenti si salvaguardano con gli investimenti. Noi quando siamo arrivati al Genoa terminal nel 2001 avevamo una gru marcia che abbiamo dato via per 10mila euro - ricorda - poi ho comprato 12 gru e vuol dire che oggi abbiamo gli armatori che sono soddisfatti del lavoro che noi facciamo, delle rese, come a Voltri che ha fatto grandissimi investimenti. Ma non solo - continua Spinelli - quella fusione vorrebbe dire consegnare agli stranieri, a Singapore, il porto di Genova. Ci sarebbe un unico interlocutore commerciale: le navi non sono tutte da 3-4-5 mala contenitori ma ci sono anche quelle da 14mila. E allora uno dice: mi prendo quelle da 14mila se tu mi porti anche il resto delle navi'. Che cosa è questo? Monopolio. Già ce l'hanno perché governano il porto di Venezia, quello di Livorno, andrebbero a governare anche Genova, non ci sarebbe più la concorrenza. Ipotesi Terminal crociere al posto del terminal Sech? Sarebbe l'ideale perché abbiamo carenza di navi per Tunisi, gli spazi per Costa e Royal Caribbean. Tanti volumi che ha oggi il terminal Sech li potrebbe fare direttamente Voltri.



#### PrimoCanale.it

#### Genova, Voltri

## Fusione Psa-Sech, Signorini potrebbe decidere da solo: "Comitato portuale a breve"

#### **MATTEO CANTILE**

GENOVA - Porterò comunque al comitato portuale la questione della fusione tra Psa e Sech, non so se riuscirò entro la fine del mese, al più tardi ci riuniremo ai primi di marzo: Paolo Emilio Signorini rischia seriamente di trovarsi con il cerino in mano, dopo che ieri al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il vertice tra Psa, Sech e la ministra Paola De Micheli non ha sostanzialmente cambiato nessuna delle carte in tavola.lo devo dare delle risposte alle aziende, ha spiegato Signorini, che si aspettava dal Mit una sponda per decidere con maggiore serenità. Del resto era già anomalo che un ministro incontrasse due aziende private, aspetto che è stato oggetto di diverse critiche. Tra le tante quella, particolarmente autorevole e informata, dell'ex viceministro Edoardo Rixi, che ha definito l'incontro di ieri uno stravagante business to business, assolutamente improprio nella sede ministeriale: Credo che il governo sbagli - ha detto il responsabile infrastrutture della Lega - la questione va affrontata in via generale, con tutte le parti coinvolte. Sulla stessa lunghezza d'onda il governatore della Liguria Giovanni Toti, che auspica una riforma di sistema, per evitare che un



operatore ottenga un privilegio che a un altro operatore potrebbe essere negato. Preoccupati per la tenuta occupazionale i sindacati: Bruno Manganaro, della Fiom, auspica che prima di parlare di fusione si discuta con le parti sociali di lavoro, mentre Apa, Uilm, teme che la concentrazione di potere su un unico soggetto possa costituire un pericoloso monopolio. Molto netto Augusto Cosulich, amministratore delegato dell'azienda omonima: Da cliente sono nettamente contrario, si creerebbe una situazione che potrebbe alzare le tariffe del porto di Genova senza alcun significativo miglioramento dei servizi.



#### **II Nautilus**

#### Genova, Voltri

## L' attività di Stazioni Marittime e le ricadute economiche per la città di Genova Presentazione del Report di Risposte Turismo

Si stima che i 2.000 scali e i 3,5 milioni di passeggeri accolti e gestiti da Stazioni Marittime nel 2019 abbiano generato ricadute totali sul tessuto economico-produttivo di Genova comprese tra 374 e 433 milioni di euro. Considerando il totale delle ricadute dirette ed indirette, si stima che nel corso del 2019 ciascuno dei 3,5 milioni di passeggeri movimentati abbia creato un valore economico di 106 euro. Questi alcuni numeri emersi dal report di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza, finalizzato a determinare le ricadute economiche legate al traffico passeggeri del porto di Genova, presentato oggi da Stazioni Marittime alle istituzioni e agli esponenti del comparto marittimo-portuale, del commercio e del turismo genovesi. Lo studio parte dall' analisi delle spese dirette per poi determinare quelle indirette e indotte. L' analisi delle spese dirette generate dai traffici crociere e traghetti sono declinate attraverso 5 diverse direttrici: spesa dei crocieristi, spesa dei passeggeri traghetto, spesa degli equipaggi e spesa delle compagnie, sia crociere che traghetti. La stima delle ricadute dirette nel 2019 si è attestata in un intervallo compreso tra 108 e 117 milioni di euro. E' importante sottolineare



che il primo porto ligure per traffico crocieristico ha registrato infatti nel 2019 il suo record collocandosi tra i primi quattro porti italiani, con 1,35 milioni di passeggeri movimentati. Accanto alla prevalente dimensione di traffico in imbarco e sbarco (inizio e fine crociera) si è registrata una consistente crescita dei crocieristi in transito, che oggi rappresentano il 47% del totale. In aumento anche i passeggeri dei traghetti verso destinazioni di aree Schengen ed extra Schengen, con circa 89.000 unità in più rispetto al 2018, per un totale di 2,17 milioni nel 2019. 'Un' analisi approfondita e dettagliata - sottolinea Edoardo Monzani, AD di Stazioni Marittime S.p.A. - che conferma l' efficienza dei servizi offerti agli armatori da parte di Stazioni Marittime e l' importante contributo dell' attività della nostra Società per il tessuto economico di Genova, anche come collegamento e scambio tra Porto e Città. Il mercato crocieristico è in continua crescita a livello mondiale sia come flotta che come indotto e, rappresentando un' industria di assoluto rilievo, meriterebbe maggiore attenzione per il valore che comporta in termini di ricchezza e lavoro'. L' indagine sui passeggeri delle navi da crociera è stata realizzata tra luglio e settembre 2019 con rilevazioni mirate su un campione di 600 crocieristi. In particolare, è emerso che la spesa media pro capite per i crocieristi in imbarco-sbarco è stata di 19,8 euro e di 42,1 euro per i crocieristi in transito. La spesa media diretta dei passeggeri dei traghetti è stata di 12,81 euro per passeggero in fase di imbarco e di 7,38 euro per il passeggero in fase di sbarco. Per quanto riguarda le spese dirette su Genova degli equipaggi delle navi da crociera l' analisi si è basata sul dato dell' ultimo report CLIA Europe che riporta 23 euro come media pro capite. L' analisi dell' ultima direttrice di spesa, relativa all' indotto diretto generato dalle compagnie crocieristiche con le proprie navi per un totale di 281 scali durante l' anno, ha portato al calcolo di ricadute dirette comprese in un intervallo tra 25,09 e 32,76 milioni di euro. Per quanto riguarda le compagnie traghetto, considerando le oltre 1.700 toccate dei traghetti nel 2019, il valore di spesa diretta è stato stimati tra 16,8 e 18,2 milioni di euro. A partire dall' analisi delle spese dirette è stato quindi possibile stimare le ricadute indirette e indotte generate dall' attività di Stazioni Marittime. Dati e coefficienti a fonte Istat hanno permesso a Risposte Turismo di identificare e stimare le relazioni economiche tra i settori produttivi che, integrati con le indagini realizzate per la stima delle spese dirette su Genova, hanno portato a valutare le ricadute totali dell' attività di Stazioni Marittime



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 124

# **II Nautilus**

## Genova, Voltri

occupazionali tra 2.365 e 2.785 unità lavorative per circa 50-60 milioni di euro in redditi da lavoro.



#### **Primo Magazine**

Genova, Voltri

## L'attività di Stazioni Marittime e le ricadute per Genova

#### **GAM EDITORI**

13 febbraio 2929 - Si stima che i 2.000 scali e i 3,5 milioni di passeggeri accolti e gestiti da Stazioni Marittime nel 2019 abbiano generato ricadute totali sul tessuto economico-produttivo di Genova comprese tra 374 e 433 milioni di euro. Considerando il totale delle ricadute dirette ed indirette, si stima che nel corso del 2019 ciascuno dei 3,5 milioni di passeggeri movimentati abbia creato un valore economico di 106 euro. Questi alcuni numeri emersi dal report di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza, finalizzato a determinare le ricadute economiche legate al traffico passeggeri del porto di Genova, presentato ieri da Stazioni Marittime alle istituzioni e agli esponenti del comparto marittimo-portuale, del commercio e del turismo genovesi. Lo studio parte dall' analisi delle spese dirette per poi determinare quelle indirette e indotte. L' analisi delle spese dirette generate dai traffici crociere e traghetti sono declinate attraverso 5 diverse direttrici: spesa dei crocieristi, spesa dei passeggeri traghetto, spesa degli equipaggi e spesa delle compagnie, sia crociere che traghetti. La stima delle ricadute dirette nel 2019 si è attestata in un intervallo compreso tra 108 e 117 milioni di euro. E'



importante sottolineare che il primo porto ligure per traffico crocieristico ha registrato infatti nel 2019 il suo record collocandosi tra i primi quattro porti italiani, con 1,35 milioni di passeggeri movimentati. Accanto alla prevalente dimensione di traffico in imbarco e sbarco (inizio e fine crociera) si è registrata una consistente crescita dei crocieristi in transito, che oggi rappresentano il 47% del totale. In aumento anche i passeggeri dei traghetti verso destinazioni di aree Schengen ed extra Schengen, con circa 89.000 unità in più rispetto al 2018, per un totale di 2,17 milioni nel 2019. "Un' analisi approfondita e dettagliata - sottolinea Edoardo Monzani, AD di Stazioni Marittime S.p.A. - che conferma l' efficienza dei servizi offerti agli armatori da parte di Stazioni Marittime e l' importante contributo dell' attività della nostra Società per il tessuto economico di Genova, anche come collegamento e scambio tra Porto e Città. Il mercato crocieristico è in continua crescita a livello mondiale sia come flotta che come indotto e, rappresentando un' industria di assoluto rilievo, meriterebbe maggiore attenzione per il valore che comporta in termini di ricchezza e lavoro".



#### **Corriere Marittimo**

Genova, Voltri

## Torna a Genova il Blue Economy Summit, 30 marzo - 6 aprile

Dal 30 marzo al 6 aprile 2020 la III edizione della manifestazione dedicata all' economia del mare promossa dal Comune di Genova e dall' Associazione Genova Smart City. A Genova, capitale italiana dell' economia blu, dal 30 marzo al 6 aprile torna il Blue Economy Summit, manifestazione nazionale dedicata alle grandi opportunità di crescita e sviluppo per i territori, l' occupazione e la formazione professionale permanente derivanti dalle diverse filiere produttive del mare. Convegni, workshop, visite tecniche presso le eccellenze del Porto, eventi divulgativi e iniziative di networking animeranno il summit promosso dal Comune di Genova e dall' Associazione Genova Smart City con il supporto tecnico e organizzativo di Clickutility Team. Novità di quest' anno, gli Aperitivi in blu, in cui i protagonisti dell' economia del mare si racconteranno, e Genova Blue Street, iniziativa collaterale e divulgativa che animerà le piazze del capoluogo ligure per creare maggiore consapevolezza sulle opportunità di sviluppo che l'economia del mare offre. Oltre ai convegni tematici per professionisti e alle visite in porto dedicate a tutti gli appassionati del settore - sottolinea l'assessore alle politiche del mare del Comune di



Genova Francesco Maresca - abbiamo deciso di accompagnare i genovesi alla conoscenza del porto attraverso una Blue Street che avrà la funzione di collegare la città al mare: un percorso che coinvolgerà 3 piazze in cui godere musica, stand gastronomici e workshop divulgativi che avvicineranno i cittadini al lavoro e alla formazione marittima. Genova è la capitale del Mediterraneo. Dobbiamo essere tutti consapevoli del 'ruolo di traino' che ha nell' economia nazionale e mondiale dei traffici marittimi. Una consapevolezza che va comunicata anche al di fuori dei confini e di cui deve prendere coscienza tutta l' Europa Numerosi gli argomenti e le tematiche affrontati in questa edizione: Le prospettive di sviluppo del waterfront e del porto di Genova Yacht Crew Forum Preview Le infrastrutture in Italia: prospettive di manutenzione e sviluppo e il caso del Ponte del Polcevera Cultura marittima e nautica: la valorizzazione della tradizione e la spinta verso il rinnovamento Pesca, acquacultura, ittioturismo e turismo costiero Evoluzione ed innovazione tecnologica della logistica marittima per la competitività e la sostenibilità Scadrà il 1 marzo p.v. il bando indetto per la creazione di elaborati di Poster Art, volti alla diffusione e promozione dell' evento Genova Blue Street. Maggiori dettagli e informazioni sulla partecipazione e sulle specifiche tecniche richieste per l'impaginazione sono disponibili alla seguente pagina: http://www.besummit.it/contest-genova-blue-street/ II Blue Economy Summit rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di Genova, Università degli Studi di Genova, Camera di Commercio di Genova, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandatari Mediatori Marittimi. www.besummit.it.



#### Genova24

#### Genova, Voltri

# Autoparco a Cornigliano, Rixi in pressing: "Trovare un piazzale per 600 tir? Non ci vuole un genio"

Il deputato leghista: "Ok se soluzione provvisoria, ma si decida l' area definitiva". Il Pd contro Bucci e Toti: "Blitz illegittimo"

Genova . Sì all' autoparco accanto a Villa Bombrini, ma nel frattempo 'Autorità portuale, Comune e Regione devono decidersi a trovare un' area definitiva da seicento posti per i camionisti . Siccome in questa città siamo riusciti a risolvere criticità incredibili, non mi sembra che ci voglia un genio'. Dopo la bufera su Società per Cornigliano e le dimissioni della presidente Cristina Repetto, a intervenire sulla vicenda del parcheggio per i tir è il deputato Edoardo Rixi, segretario regionale della Lega, a margine della consegna della nave Scarlet Lady in Fincantieri a Sestri Ponente. 'Nel momento in cui c' è un' emergenza, non si possono lasciare 220 camionisti per le strade di Cornigliano e Sampierdarena. Chi protesta sulla soluzione provvisoria, protesterebbe di più se avesse i tir parcheggiati sotto casa'. Quindi via libera alla soluzione di ripiego. Però 'sarei contrario a una collocazione definitiva in quell' area, anche perché quel piazzale non risolve certo il problema dell' autotrasporto. Ma, se per un anno, un anno e mezzo ci vanno camion in maniera provvisoria, sono favorevole'. Nell' area di Villa Bombrini dovrebbero sorgere un velodromo, una palestra e un bike park, ma al momento non si



profilano alternative ai camion perché prima bisognerà bonificare la zona. 'Cominceremo a lavorare, come tutti sanno, quando la zona non sarà più esondabile. Quando avremo sistemato la sponda destra del Polcevera si potrà partire col progetto definitivo. Ora come ora usufruiamo dell' area. È tutto molto semplice per chi non vuol essere strumentale', ha ribadito oggi Bucci in risposta alle polemiche. La paura, però, è che i tre anni possano diventare un tempo più lungo in mancanza di uno spazio definitivo per realizzare l' autoparco. In pole position, ha confermato Bucci, c' è l' area ex Ilva, in particolare quella dove oggi sorge l' ex centrale elettrica. Ma prima bisognerà riscrivere l' accordo di programma. 'Solo l' avvio di questo percorso in parallelo può dare la sicurezza che l' autoparco dietro Villa Bombrini sia una soluzione temporanea, insiste Rixi. 'Nel 2020 non avere un autoparco decente nel primo scalo di Italia è uno scandalo. L' autoparco è importante tanto quanto il waterfront di levante : siccome in questa città siamo riusciti a risolvere criticità incredibili, non mi sembra che ci voglia un genio a fare un piazzale per 600 camion'. 'Lì non possono starci né un autoparco, né un parcheggio e neppure un' area di servizio o di sosta. È chiaro che Bucci e Toti stanno compiendo un blitz con evidenti profili di illegittimità, che hanno provocato, recentemente, le dimissioni della presidente di Società per Cornigliano - attacca intanto il Pd genovese in una nota con riferimento al piazzale occupato dai container di Spinelli - La scelta di sistemare l' autoparco dove avrebbe dovuto sorgere un' area per la riqualificazione del quartiere di Cornigliano è un affronto alle legittime aspettative dei cittadini e non risolve i problemi degli autotrasportatori, che sarebbero costretti ad anticipare le spese per l' allestimento per la sua messa in sicurezza dell' area, senza neppure sapere per quanto tempo potranno parcheggiare lì i loro mezzi. 'Tutto questo a fronte di uno spazio già destinato ad autoparco e per il quale l' Autorità portuale ha messo a bilancio 70 milioni di euro, ma attualmente occupato, senza titolo, da un operatore privato' Non si capisce per quale ragione Comune, Regione, Autorità di sistema portuale e Società per Cornigliano non liberino quelle aree per realizzarvi finalmente un parcheggi adeguato alle esigenze dell' autotrasporto', conclude il Pd. 'È proprio necessario che Genova e i suoi cittadini debbano fare questo enorme favore a un privato, peraltro noto finanziatore della fondazione di Toti? - si chiede Gianni Pastorino di Linea Condivisa - Perché l' adeguamento delle aree, ammesso che sia legittimo, deve avvenire con soldi pubblici? Perché il sindaco si arroga il diritto



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 128

## Genova24

#### Genova, Voltri

di passare sopra a tutti, Società per Cornigliano in primis, e minaccia addirittura una modifica del P.U.C. in consiglio comunale, per avvalorare una scelta che non ha alcuna pubblica utilità? Regione e Comune non stanno facendo gli interessi dei cittadini genovesi, ma quelli di un imprenditore che già troppe volte ha imposto le sue regole alla città'.



## shipmag.it

Genova, Voltri

## Monzani apre al nuovo terminal di Costa Crociere a Genova

Genova 'Quello di Costa Crociere è un progetto interessante, potremmo valutare una nostra partecipazione». Lo ha detto Edoardo Monzani, ad di Stazioni Marittime al Secolo XIX in edicola questa mattina. L'apertura di Monzani al progetto del nuovo terminal crociere del gruppo che ha sede a Genova. Il principale azionista della società che gestisce il traffico passeggeri dello scalo ligure, è Msc. La frase di Monzani è significativa perché apre ad una collaborazione nel progetto di ritorno a Genova di Costa Crociere. Il piano è di supportare il progetto di Costa, purché all'interno di Stazioni Marittime . 'Potrebbe essere il percorso più veloce' spiega una fonte politica.





#### **II Tirreno**

#### Livorno

# Sul silos in porto l' immagine di Dedo

Sulla parete del Silos, collocato all' interno del porto di Livorno, campeggerà per tutto l' anno 2020 una grande immagine di Amedeo Modigliani nel centenario della sua scomparsa. Si tratta di un enorme telone di 250 mq, visibile da più parti della città ed in particolare dalle navi. La realizzazione è a cura del Comune di Livorno, Autorità Portuale, Camera di Commercio e Porto Immobiliare. L' inaugurazione stamani alle ore 11.30 alla presenza del sindaco Luca Salvetti.





#### **II Tirreno**

#### Livorno

## authority

## Nuove bitte sulle banchine 600mila euro di lavori

Nuove bitte di ormeggio in porto sulla Sponda est della Darsena Toscana, altre 14 verranno poste in altre banchine. L' Authority ha speso 600mila euro per «aumentare la sicurezza degli accosti e delle operazioni di ormeggio, che risultano critiche in diversi ambiti portuali».Posizionati anche 150 parabordi cilindrici: è la ristrutturazione dei sistemi di difesa degli accosti pubblici in porto.





## Messaggero Marittimo

#### Livorno

## Nuove bitte nel porto di Livorno

#### Redazione

LIVORNO Nuove bitte e parabordi per le banchine del porto di Livorno. Arrivano dalla Fonderia Galliatese, le prime nove bitte di ormeggio che l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale sta provvedendo a far installare lungo la sponda est della Darsena Toscana e altre 14 verranno presto acquistate e posate per adeguare diverse banchine del porto all'aumento dimensionale delle navi. L'Adsp, inoltre, informa che gli interventi, il cui costo complessivo ammonta ad oltre 600 mila euro, si rendono necessari anche per aumentare la sicurezza degli accosti e delle operazioni di ormeggio, che risultano critiche in diversi ambiti portuali. Le nuove strutture rispondono ad esigenze operative diverse e sono disposte per ottimizzare l'operatività degli attracchi. È stata anche completata la progettazione esecutiva della fornitura e posa in opera di circa 150 parabordi cilindrici da destinare alla completa ristrutturazione dei sistemi di difesa degli accosti pubblici del porto labronico. Nell'ambito della stessa progettazione è stata prevista la realizzazione di undici nuove difese angolari che andranno ad interessare altrettanti spigoli di banchina ad oggi privi di un'adeguata difesa,



assicurando così una maggiore sicurezza della navigazione all'interno dello scalo toscano.



#### **II Tirreno**

#### Livorno

#### con il governatore e il sindaco

## Smog e sicurezza in porto Stamani il convegno

LIVORNO. Oggi dalle 10 alle 13 il Cisternino di Città (Largo del Cisternino 13) ospita il convegno dedicato al "Progetto speciale sulla sicurezza nel Porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell' area portuale" (con cui si punta al miglioramento della sicurezza dei lavoratori e della tutela ambientale). Al convegno, promosso dal Comune di Livorno e dalla Regione Toscana, apriranno e chiuderanno i lavori il sindaco Luca Salvetti e il presidente della Regione Enrico Rossi. Durante il convegno si parlerà - oltre che del progetto sulla sicurezza in porto - di emissioni fumi da parte delle navi in transito e sosta, di integrazione nave-porto-città, di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, con i risultati Arpat sullo smog in porto, il coordinamento dei rappresentanti della sicurezza in porto e i progetti speciali Inail per i porti. --





## La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Livorno

#### **LIVORNO**

## Sicurezza in porto Oggi il convegno

Un convegno dedicato al Progetto speciale sulla sicurezza nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell' area portuale. Organizzato dalla Regione Toscana e dal Comune di Livorno si terrà oggi dalle 10 alle 13, al Cisternino di città in Largo del Cisternino 13. Parteciperanno Vigili del Fuoco, Arpat, Ispettorato del lavoro, Capitaneria di porto, Inail, Asl, Sant' Anna e Autorità portuale. Parteciperà anche il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi che svolgerà le conclusioni, insieme al sindaco, Luca Salvetti. Lo scopo è dar conto delle azioni per la sicurezza dei lavoratori.





## **Expartibus**

#### Livorno

## Rossi a Livorno per il progetto speciale sicurezza nell' area portuale

Appuntamento il 14 febbraio al Cisternino di città Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Un convegno dedicato al Progetto speciale sulla sicurezza nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell' area portuale. Organizzato dalla Regione Toscana e dal Comune di Livorno si terrà venerdì 14 febbraio, dalle 10:00 alle 13:00, al Cisternino di città in Largo del Cisternino 13 a Livorno. Parteciperanno Vigili del Fuoco, Arpat, Ispettorato del lavoro, Capitaneria di porto, INAIL, ASL, S. Anna, Autorità portuale. Vi prenderà parte il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi che svolgerà le conclusioni, insieme al Sindaco, Luca Salvetti. Lo scopo dell' iniziativa è quello di dar conto delle azioni intraprese nel 2019 per accrescere la sicurezza dei lavoratori e per la tutele ambientale e al tempo stesso annunciare l' intenso programma di attività previsto nel corso di quest' anno. Al termine dei lavori, alle 13:15 è prevista un conferenza stampa finale seguita da Tiziano Carradori.





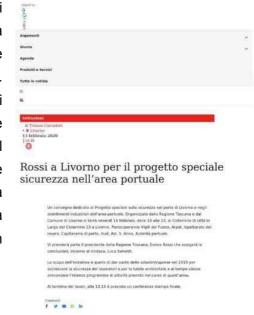


## **Regione Toscana**

Livorno

## Rossi a Livorno per il progetto speciale sicurezza nell' area portuale

Un convegno dedicato al Progetto speciale sulla sicurezza nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell' area portuale. Organizzato dalla Regione Toscana e dal Comune di Livorno si terrà venerdì 14 febbraio, dalle 10 alle 13, al Cisternino di città in Largo del Cisternino 13 a Livorno. Parteciperanno Vigili del Fuoco, Arpat, Ispettorato del lavoro, Capitaneria di porto, Inail, Asl, S. Anna, Autorità portuale. Vi prenderà parte il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi che svolgerà le conclusioni, insieme al sindaco, Luca Salvetti. Lo scopo dell' iniziativa è quello di dar conto delle azioniintraprese nel 2019 per accrescere la sicurezza dei lavoratori e per la tutele ambientale e al tempo stesso annunciare l' intenso programma di attività previsto nel corso di quest' anno. Al termine dei lavori, alle 13.15 è prevista un conferenza stampa finale.





# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

#### alto fondale

## Installata la quinta bitta

Anche la quinta bitta, quella rimasta in sospeso per via delle presenza nello scavo di cavi telefonici e dell' energia elettrica, è stata ultimata, secondo quanto previsto dall' Autorità portuale di sistema che aveva programmato l' intervento.





#### **Portnews**

#### Piombino, Isola d' Elba

## Liberty Magona, il futuro è a Piombino

E arrivata al suo primo giro di boa la procedura relativa all'assegnazione delle nuove aree del porto di Piombino. A distanza di pochi giorni dalla risposta alle lettere di invito di sei imprese, Port News ha voluto realizzare una serie di speciali intervistando i principali candidati all'insediamento nelle macro aree produttive a nord dello scalo piombinese. Di seguito riportiamo la prima di queste interviste. Poche promesse ma idee chiare sullo sviluppo del Porto di Piombino. Liberty Magona, da più di un secolo produttore di acciai piani di qualità, con oltre 500 dipendenti all'attivo e una produzione attesa per il 2020 di 600 mila tonnellate di laminati sottili zincati, è uno dei sei candidati ad insediarsi nelle nuove aree messe a gara dall'Autorità di Sistema Portuale. Da luglio del 2019, l'acciaieria fa parte di GFG Alliance, un gruppo mondiale che opera in svariati settori (acciaio, alluminio, estrazione mineraria, commercio di materie prime) e che ha porti di proprietà in Australia, Inghilterra e Galles, oltre a importanti quote di partecipazione in scali portuali belgi e rumeni. Il presidente della società, Sanjeev Gupta, ha acquisito Magona direttamente da Arcelor Mittal, attraverso la controllata Liberty Steel e ha dichiarato fin



dalla sua prima visita a Piombino di avere come obiettivo prioritario quello di aumentare la capacità produttiva dell'acciaieria. Adesso la multinazionale si appresta a vivere una nuova stagione grazie alla partecipazione alla selezione ad evidenza pubblica finalizzata all'assegnazione delle nuove aree a Nord del porto. «Vogliamo diversificare le nostre attività e realizzare nei lotti disponibili un hub multipurpose che possa movimentare in imbarco e sbarco tipologie merceologiche del tutto diverse dall'acciaio piano», afferma Stefano Pisaneschi, supply chain manager e project manager di Liberty Magona. «Abbiamo sudato non sette ma dieci camicie per presentare tutta la documentazione necessaria per partecipare alla gara - continua- il procedimento messo a punto dalla Port Authority è estremamente complesso, ma devo dire che è stato fatto a regola d'arte. Va dato atto al presidente Corsini e al dirigente Capuano di aver fatto un ottimo lavoro». Liberty Magona ha presentato una domanda di concessione 30ennale per occupare due dei tre lotti messi a disposizione, il n.2 e 3 (vedi la Planimetria allegata): «Abbiamo messo a punto un progetto diverso per ognuno dei due lotti. GFG Alliance crede fermamente nelle potenzialità del porto di Piombino e conta di poter sfruttare appieno i suoi punti di forza per sviluppare nuove relazioni commerciali in ambiti merceologici del tutto diversi da quelli gestiti sino ad oggi». Pisaneschi non fornisce ragguagli più dettagliati («mi hanno raccomandato di essere prudente») ma una cosa la dice: «GFG Alliance intende sfruttare al massimo le potenzialità che lo scalo può offrire in termini di pescaggio. Per le attività che vogliamo sviluppare ci servono fondali profondi e Piombino è da questo punto di vista un unicum a livello nazionale». Il gruppo londinese di Gupta crede fermamente nello scalo piombinese, e questo a dispetto dei limiti viari e ferroviari di cui soffre: «Abbiamo evidenziato che il permanere di queste criticità potrebbe alla lunga pregiudicare la produttività dello scalo, ma non dubitiamo del fatto che l'AdSP, assieme alle istituzioni coinvolte, stia lavorando alacremente per dare le risposte che la comunità e il territorio si aspettano». Per Pisaneschi la cosa più importante è che le aree in assegnazione siano infrastrutturate quanto prima: «Non so se vinceremo la gara - dice - ma GFG Alliance si aspetta che i lotti 2 e 3 vengano resi operativi quanto prima. A noi non servono soltanto piazzali ma magazzini per lo stoccaggio della merce che vogliamo trattare. Stiamo investendo risorse ed energie per dare alla città e al territorio un progetto serio e affidabile che riteniamo potrà avere ricadute occupazionali importanti».



# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

#### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

# Porto, concorso per due figure di vertice

Due importanti figure di vertice nell' organizzazione dell' Autorità portuale nel campo della contabilità e della progettazione. Scadono oggi i due bandi di concorso per la selezione di un funzionario responsabile addetto alla Divisione bilancio, contabilità e patrimonio presso la Direzione amministrativa e per un funzionario responsabile addetto alla Divisione pianificazione alla Direzione tecnica.





## Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)

#### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## «Porti, solo l' Autorità di Ancona può risolvere i nodi della gestione»

Il governatore Ceriscioli all' incontro in Comune Minardi: «Occore dare continuità al dragaggio»

«Affidare la gestione dei porti all' Autorità portuale di Ancona» e «dare continuità al dragaggio» sono le soluzione emerse nell' incontro di ieri, nella sala della Concordia dal sindaco Massimo Seri, sul tema dell' insabbiamento delle aree portuali, emergenza comune a tutti i comuni marchigiani. «L' Autorità portuale di Ancona ha le capacità e le competenze - ha aggiunto Ceriscioli - per essere punto di riferimento dei porti non solo statali ma anche regionali. Serve, ovviamente, un progetto serio e condiviso con tutti i Comuni interessati». Sull' importanza del «dragaggio continuo» per 12 mesi l' anno ha insistito il vicepresidente del Consiglio regionale Renato Claudio Minardi: «Solo così sarà possibile riutilizzare le sabbie per i ripascimenti delle spiagge o riversarle in mare: serve una draga che operi tutto l' anno da Gabicce a San Benedetto». Ceriscioli ha ricordato che «oggi la manutenzione dei porti regionali è affidata ai singoli Comuni, che negli anni hanno mostrato difficoltà a portare avanti questi interventi: complessi, con regole ambientali stringenti



e difficoltà nello smaltire il materiale di dragaggio. Inoltre la normativa nazionale di settore non si è evoluta verso la semplificazione, ma ha complicato le cose. La soluzione è spostare la gestione dai Comuni all' Autorità di Ancona». an. mar.



#### La Provincia di Civitavecchia

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L'Autorità portuale a distanza di sette mesi dalla presentazione della relazione non ha ancora risposto

# La Cpc rilancia sulla zona economica speciale

Prendono in prestito la locuzione latina Quousque tandem abutere, Catilina, patientia nostra per descrivere il proprio stato d'anima. Perché la pazienza, ormai, sembra essere agli sgoccioli, specie quando si parla di progetti di sviluppo e, di conseguenza, di lavoro. A PAGINA 5





#### La Provincia di Civitavecchia

#### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

A sette mesi dalla presentazione della dettagliata relazione nessuna risposta da parte dei vertici dell'Autorità di sistema portuale

## Zona economica speciale, la Cpc rilancia

Il presidente Enrico Luciani ed il vice Patrizio Scilipoti convinti: «L'ultimo grande treno di sviluppo del nostro territorio sta passando e anche questo, evidentemente, a chi di dovere non interessa»

Prendono in prestito la locuzione latina Quousque tandem abutere, Catilina. patientia nostra per descrivere il proprio stato d'anima. Perché la pazienza, ormai, sembra essere agli sgoccioli, specie quando si parla di progetti di sviluppo e, di conseguenza, di lavoro. Il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani ed il suo vice, Patrizio Scilipoti, bussano alle porte di Molo Vespucci in cerca di un qualche segnale. «L'ultimo grande treno di sviluppo del nostro territorio sta passando - hanno spiegato - anche questo, evidentemente, a chi di dovere non interessa». Il riferimento è alla dettagliata relazione consegnata ai vertici dell'Autorità di Sistema portuale circa sette mesi fa. «Relazione che conteneva - hanno aggiunto dalla Cpc la proposta per l'upgrade in Zes rispetto alla costituenda ZIs e ancora attendiamo risposte dal presidente dell'Adsp e dal Gruppo di lavoro per l'istituzione della ZIs del Tirreno Centro Settentrionale». La Cpc ribadisce come la Zona logistica semplificata preveda meno agevolazioni della zona economica speciale, senza tra l'altro sgravi fiscali. E Civitavecchia oggi, con la dismissione della centrale Enel di Tvn e l'alto tasso di



disoccupazione, avrebbe tutti i requisiti per poter attivarsi per la costituzione della zona economica speciale. «La dismissione o, comunque, la trasformazione sostanziale del polo energetico rappresentato della centrale di Tvn, uno dei più grandi siti di produzione energetica d'Europa - hanno concluso - possono e devono essere ricompresi nell'ambito delle fasi di transizione industriale descritte dalla normativa europea sulle Zes». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



## **Messaggero Marittimo**

#### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Coronavirus: informativa operatori Civitavecchia

#### Massimo Belli

CIVITAVECCHIA L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale ha organizzato una giornata di informazione sul coronavirus, su indicazione della Asl Roma 4 e della Sanità Marittima, nei confronti delle imprese e degli operatori portuali, rivolta ai datori di lavoro, ai medici competenti e ai responsabili dei servizi di prevenzione e protezione delle singole imprese (RSPP). L'incontro, svoltosi nella sede dell'ente, ha informato i partecipanti sullo stato dell'epidemia da coronavirus e sugli approcci lavorativi nonché procedurali da osservare per fronteggiare il rischio residuo di contaminazione già ben controllato e regimentato a bordo nave. Per l'occasione, il direttore della Asl Roma 4, Giuseppe Quintavalle, ha messo a disposizione le sue articolazioni organizzative. Hanno partecipato, infatti, il capo Dipartimento di prevenzione della Asl Roma 4, Simona Ursino che, attraverso una dettagliata presentazione, ha condiviso le ultime conoscenze portate all'attenzione della comunità scientifica sulle modalità di trasmissione ma, soprattutto, di prevenzione del virus e la direttrice del servizio SPRESAL, Maria Presto che ha ribadito l'obbligo, per i datori di lavoro, di valutare il



rischio derivante da possibili infezioni da coronavirus al fine di formare e informare i lavoratori dipendenti delle imprese portuali. Il responsabile dell'USMAF, Paolo Niutta ha esposto, invece, le procedure per il trattamento dei cosiddetti casi sospetti. Secondo il Ministero della Salute una persona è definita tale in presenza dei sintomi identificati e se, nei quattordici giorni precedenti, è transitata o ha avuto contatti con le zone di contaminazione. Ha, inoltre, precisato che sono in atto controlli su tutte le navi scalanti il porto di Civitavecchia. Si può sbarcare solo se provvisti di autorizzazione, da parte dell'USMAF, di libera pratica sanitaria. Infine, sono stati condivisi alcuni interessanti dati dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) riguardanti la capacità di contagio di un paziente sintomatico, i cui parametri -compresi tra 1,4-2,5 persone -se raffrontati a quelli, per esempio, del morbillo (12-18) sono decisamente inferiori.



## Cronache di Napoli

Napoli

I verbali

## "Controllava le estorsioni al Porto di Napoli"

NAPOLI (gs) "Ciro mi spiegò afferma il pentito Domenico Esposito che tutte le estorsioni nel porto di Napoli erano gestite da lui e non più da suo zio Edoardo Contini o dai Mazzarella. Ciro Contini si muoveva sempre con una pistola calibro 357 addosso". La seconda volta che "mi recai a casa di Ciro Contini fu per accompagnare mio fratello Bruno, perché doveva restituire un motorino Honda sh bianco cil. 150 che era stato lasciato da un altro affiliato a casa mia aggiunse - In questa occasione nella stanza da letto del Contini vi erano delle persone appartenenti alla paranza di Forcella, mentre in cucina vi erano gli affiliati ai Di Lauro, che erano presenti per questioni di droga". "Anche la terza volta - aggiunge - mi recai da Contini per accompagnare mio fratello per capire cosa stava accadendo perché erano venuti a Casoria e avevano fatto un' irruzione". Poi il fratello disse che Contini e gli altri lo "volevano uccidere a causa mia, per debito con Ciro pari a 5-6000 euro".





# Cronache di Napoli

Napoli

#### **BACOLI**

## Rivoluzione nei trasporti: i traghetti partiranno dal porto

BACOLI (giule) - Rivoluzione nei trasporti marittimi: i traghetti per Capri, Ischia e Procida partiranno anche dal porto di Bacoli. Il sindaco Josi Della Ragione (nella foto) spiega che "è una giornata importante per Bacoli. Stiamo per avviare il trasporto via mare da Torregaveta verso le isole". Ieri mattina il pontile è stato consegnato alla Regione Campania. "Stiamo seguendo passo dopo passo il percorso istituzionale che vogliamo porti, già dalla prossima estate, alla partenza di traghetti e mezzi di trasporto dalla porta d' ingresso della città, verso Procida, Forio, Casamicciola, Ischia, Capri. Da e verso Bacoli - conclude il primo cittadino - valorizzando al meglio l' intermodalità con gli autobus e la Cumana. Da Napoli verso le isole. E dalle isole verso i Campi Flegrei e la provincia".





## Cronache di Napoli

#### Napoli

L' annuncio del sindaco Vincenzo Figliolia: il Consiglio ha dato il via libera ai lavori per il parcheggio di interscambio

#### Nuovo hub, niente più traffico al porto

Previsti un' area verde, una biglietteria per i traghetti e un servizio navette per il centro

POZZUOLI - Il consiglio comunale dà il via libera alla più importante opera infrastrutturale negli ultimi dieci anni: il parcheggio di interscambio all' interno del porto, un nuovo hub in via Artiaco. Cambia volto l' intero scalo. Il sindaco Vincenzo Figliolia (nella foto) detta i tempi: "Ora serve fare presto, aprire il tunnel di collegamento Tangenziale Porto e giungere al completamento del braccio commerciale, per l' attracco dei traghetti, in via Fasano, cosa che ci permetterà di decongestionare il centro storico e l' attuale area portuale". Il primo cittadino è euforico: "Il centro storico con l' area portuale avranno un volto nuovo: libero dai mezzi diretti alle isole, da quelle code chilometriche che ingolfano il nostro territorio, grazie all' hub di accoglienza che sorgerà in via Artiaco unico nel suo genere". In pratica sarà realizzata un' area di sosta di 1.300 posti auto, che ( '\ collegherà il centro storico con un servizio navette, una biglietteria per i traghetti diretti alle isole e una serie di servizi di supporto agli automobilisti e ai visitatori della città, e sarà realizzata una grande area verde a beneficio dei cittadini con attrezzature sportive, giochi per i bambini e una pista ciclabile. Ma l' opposizione attacca con il



consigliere Raffaele Postiglione: "Noi siamo per le grandi opere utili, quelle che danno un ritorno alla collettività e non a pochi. Siamo contrari alle scelte calate dall' alto, in cui né la città né i rappresentanti democraticamente eletti hanno voce in capitolo. Ben 180 milioni per il 'tunnel dei diamanti', ora 54 milioni per un parcheggio. Quali ricadute sul territorio? Probabilmente solo cattedrali nel deserto".



## La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

#### Porto turistico, il Comune spinge sull' acceleratore

Sollecitato il Consiglio dei Lavori pubblici per la variante IL FINANZIAMENTO Sono già disponibili fondi ministeriali per 36 milioni di euro

I Lambire il lungomare e non avere un posto dove attraccare deve essere un cruccio per chi ha un patrimonio tale da potersi permettere di comprare un porto intero. Prendiamo Tamim bin Hamad al-Thani, l' attuale emiro del Qatar, uno sceicco che ama la costa Adriatica a tal punto da tornarci spesso: è il proprietario di «Ail Lusail», un panfilo da 300 milioni di dollari che un paio di estati fa è stato immortalato anche da curiosi sul lungomare di Bari. Lungo 123 metri, largo 23 m, con un pescaggio di 5,5 m, ha uno scafo realizzato in acciaio con la sovrastruttura in alluminio e ponti in teak (ha palestra, ascensore, piscina, cinema, garage con un tender di servizio di quasi 10 metri, piattaforma da nuoto, aria condizionata, barbecue, beach club, salone di bellezza, pista per elicotteri e luci subacquee). Ergo: urge una infrastruttura che sia capace di ospitare tanto ben di Dio, con una incredibile valenza per l' economia della città e di tutto il territorio, anche in termini occupazionali. sono in corso. Ieri il sindaco An tonio Decaro ha incontrato Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, per condividere il progetto di fattibilità del porto turistico da realizzarsi nell' ambito



del più ampio intervento di sistemazione e valorizzazione del molo San Cataldo. La banchina, una volta realizzata, consentirà l' approdo di barche (si stima 261) superiori a 12 mt (e ce ne sarà anche una nuova necessaria all' attracco a Bari di tre pattugliatori e dei relativi equipaggi, come da accordi con la Capitaneria di Porto e la stessa Autorità portuale). L' incontro odierno è servito per valutare l' iter procedurale dopo l' invio del progetto al Consiglio superiore dei Lavori pubblici, che dovrà esprimersi in merito alla fattibilità per far sì che entro l' anno possa partire la manifestazione di interesse finalizzata a individuare i soggetti che dovranno realizzare l' opera, la cui gestione sarà privata. lecitato il Consiglio nazionale dei Lavori pubblici affinché approvi la variante che ci permetterà di procedere con la manifestazione di interesse. Quest' opera ha davvero un valore strategico per Bari, che ogni anno migliora la sua performance di meta turistica. In questo modo la nostra città si inserirà appieno anche in quella fascia di offerta turistica che punta ad un target differente, con servizi dedicati all' approdo degli yatch e all' accoglienza degli ospiti a bordo. Il progetto a cui stiamo lavorando prevede inoltre una sistemazione generale del molo San Cataldo, che da sempre si presta a diventare approdo per le imbarcazioni e località per il tempo libero». L' intervento è finanziato con fondi ministeriali per un importo di 36 milioni di euro già disponibili in favore dell' Autorità portuale, che si è impegnata ad assumere la funzione di stazione appaltante per progettazione, direzione lavori, misura, contabilità delle opere e collaudo finale, mentre il compito del Comune sarà facilitare il percorso amministrativo per la realizzazione degli interventi. Una volta ottenuto il via libera dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, è previsto l' ultimo step nella Conferenza Sta to -Regioni, per poi procedere con le gare. «Finalmente - ha concluso Decaro - sta prendendo corpo l' idea di realizzare all' interno del molo San Cataldo l' attracco turistico per le grandi barche, con la possibilità di avere in quell' area nuovi servizi e attività dedicati ad un settore che negli anni ha incontrato non poche difficoltà a svilupparsi. Finora, infatti, i grandi yacht sono stati costretti ad attraccare fuori città proprio a causa dell' assen za di un porto capace di accoglierli, sia per dimensioni sia per servizi». [g.f.c.]



#### Quotidiano di Bari

Bari

{ Bari } L' incontro con l' Autorità di sistema portuale per la realizzazione dei nuovi ormeggi Riqualifi cazione della villa comunale di Monopoli: sopralluogo dei tecnici

#### Ecco come sarà il porto turistico nell' area di San Cataldo

Il sindaco Antonio Decaro ha incontrato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi per condividere il progetto di fattibilità dell' approdo turistico da realizzarsi nell' ambito del più ampio intervento di sistemazione e valorizzazione del molo San Cataldo che ospiterà, oltre al porto per le barche superiori a 12 mt, anche una nuova banchina necessaria per l' attracco a Bari di tre pattugliatori e dei relativi equipaggi, come da accordi con la Capitaneria di Porto e la stessa Autorità portuale. L' incontro di ieri è stato utile per valutare l' iter procedurale dopo l' invio del progetto al Consiglio superiore dei Lavori pubblici, che dovrà esprimersi in merito alla sua fattibilità per far sì che entro l' anno possa partire la manifestazione di interesse finalizzata a individuare i soggetti che dovranno realizzare e gestire l' opera. "Il sogno di avere un vero approdo turistico a Bari si va via via concretizzando - commenta Antonio Decaro -. Oggi abbiamo condiviso con il presidente dell' Autorità portuale i dettagli relativi alle procedure e sollecitato il Consiglio nazionale dei Lavori pubblici per l'approvazione della variante che ci permetterà di procedere con la



manifestazione di interesse. Quest' opera ha davvero un valore strategico per Bari, che ogni anno migliora la sua performance di meta turistica. In questo modo la nostra città si inserirà appieno anche in quella fascia di offerta turistica che punta ad un target differente, con servizi dedicati all' approdo degli yatch e all' accoglienza degli ospiti a bordo. Il progetto a cui stiamo lavorando prevede inoltre una sistemazione generale del molo San Cataldo, che da sempre si presta a diventare approdo per le imbarcazioni e località per il tempo libero".



#### **Bari Today**

Bari

# Il sogno del porto turistico di Bari a San Cataldo: il progetto pronto a partire per la Capitale

Il sindaco di Bari Antonio Decaro ha fatto il punto, questa mattina, assieme al presidente dell' Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi.

Il sindaco di Bari Antonio Decaro ha fatto il punto, questa mattina, assieme al presidente dell' Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, sul progetto di fattibilità dell' approdo turistico da realizzarsi nel molo San Cataldo che ospiterà oltre al porto per le barche superiori a 12 m, anche una nuova banchina necessaria per l' attracco a Bari di tre pattugliatori e dei relativi equipaggi, come da accordi con la Capitaneria di Porto e la stessa Autorità portuale. L' incontro odierno è stato utile per valutare l' iter procedurale dopo l' invio del progetto al Consiglio superiore dei Lavori pubblici, che dovrà esprimersi in merito alla sua fattibilità affinchè entro l' anno possa partire la manifestazione di interesse finalizzata a individuare i soggetti che dovranno realizzare e gestire l' opera. "Il sogno di avere un vero approdo turistico a Bari si va via via concretizzando - commenta Antonio Decaro -. Oggi abbiamo condiviso con il presidente dell' Autorità portuale i dettagli relativi alle procedure e sollecitato il Consiglio nazionale dei Lavori pubblici per l'approvazione della variante che ci permetterà di procedere con la manifestazione di interesse. Quest' opera ha davvero un valore strategico



per Bari, che ogni anno migliora la sua performance di meta turistica. In questo modo la nostra città si inserirà appieno anche in quella fascia di offerta turistica che punta ad un target differente, con servizi dedicati all' approdo degli yacht e all' accoglienza degli ospiti a bordo. Il progetto a cui stiamo lavorando prevede inoltre una sistemazione generale del molo San Cataldo, che da sempre si presta a diventare approdo per le imbarcazioni e località per il tempo libero" ha concluso Decaro.



## **Puglia Live**

Bari

# Bari - Progetto fattibilità per la realizzazione dei nuovi ormeggi e del porto turistico nellarea di San Cataldo

13/02/2020 OGGI LINCONTRO CON LAUTORITÀ DI **SISTEMA** PORTUALE PER LA REALIZZAZIONE DEI NUOVI ORMEGGI E DEL PORTO TURISTICO NELLAREA DI SAN CATALDO Questa mattina il sindaco Antonio Decaro ha incontrato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi per condividere il progetto di fattibilità dellapprodo turistico da realizzarsi nellambito del più ampio intervento di sistemazione e valorizzazione del molo San Cataldo che ospiterà, oltre al porto per le barche superiori a 12 mt, anche una nuova banchina necessaria per lattracco a Bari di tre pattugliatori e dei relativi equipaggi, come da accordi con la Capitaneria di Porto e la stessa Autorità portuale. Lincontro odierno è stato utile per valutare l'iter procedurale dopo l' invio del progetto al Consiglio superiore dei Lavori pubblici, che dovrà esprimersi in merito alla sua fattibilità per far sì che entro lanno possa partire la manifestazione di interesse finalizzata a individuare i soggetti che dovranno realizzare e gestire lopera. Il sogno di avere un vero approdo turistico a Bari si va via via concretizzando - commenta Antonio Decaro -. Oggi abbiamo

Home | Archivio | Appuntamenti | Rubriche | Vetrine | Redaz |
Redazione di Bari | Cenca nel soto |
Redazione di Caraldio | Redazione dei nuovi ormeggi e de turistico nell'area di San Cataldo |
21/02/2020 |
DOGGI L'INCONTRO CON L'AUTORITA DI SISTEMA PORTUALE |
PER LA REALIZZAZIONE DEI NUOVI ORMEGGI E DEL PORTO TURISTICO NELLO |
CATALDO |

Questa mattina il sindaco Antonio Decare ha incontrato il presidente dell'Audi sistema portuale dei mare Abriatico mendionale Ugo Patroni Griffi per condivi progetto di fatibilità dell'approde turistico da revilizzazio nell'ambito del più a porto per le barche superiori a 12 mt. anche una nuova banchina necessaria l'attracco a Bari di tre pattigilispiro dei relativi elapsigal, come di accessoria l'Autorico a la situa del periori dei relativi elapsigal, come di accessoria l'Autorico alla su per far si che entro l'autori periori dei principale del L'Andigi solici dei deviano dei principale dei L'Andigio selle dei sul del periori dei principale dei l'Audi periori dei principale l'Audi periori del principale l'Audi periori dei principale l'Audi periori dei principale l'Audi periori dei principale l'Audi periori del principale l'Audi periori del principale l'Audi periori dei principale l'Audi periori dei principale l'Audi periori del principale l

condiviso con il presidente dell'Autorità portuale i dettagli relativi alle procedure e sollecitato il Consiglio nazionale dei Lavori pubblici per lapprovazione della variante che ci permetterà di procedere con la manifestazione di interesse. Questopera ha davvero un valore strategico per Bari, che ogni anno migliora la sua performance di meta turistica. In questo modo la nostra città si inserirà appieno anche in quella fascia di offerta turistica che punta ad un target differente, con servizi dedicati allapprodo degli yatch e all' accoglienza degli ospiti a bordo. Il progetto a cui stiamo lavorando prevede inoltre una sistemazione generale del molo San Cataldo, che da sempre si presta a diventare approdo per le imbarcazioni e località per il tempo libero.



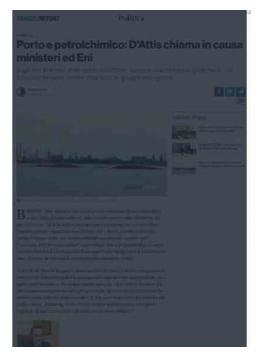
## **Brindisi Report**

#### Brindisi

## Porto e petrolchimico: D' Attis chiama in causa ministeri ed Eni

Sugli iter bloccati delle opere marittime ipotizza una inchiesta giudiziaria. Sul futuro di Versalis chiede chiarezza al gruppo energetico

BRINDISI - Due dichiarazioni del deputato brindisino Mauro D' Attis (foto sotto), nella giornata odierna, sulla crisi del porto e sulla situazione del petrolchimico. "Al di là delle accattivanti parole pronunciate nel corso degli 'incontri-vetrina' organizzati sia a Brindisi che a Roma, il porto di Brindisi rischia il blocco totale, con le immaginabili conseguenze negative per l' economia dell' intero comparto", polemizza D' Attis a proposito degli incontri svoltisi a Brindisi il 3 febbraio con la ministra Paola De Micheli e il 6 febbraio al Mise, al tavolo di crisi con la sottosegretaria Alessandra Todde "I ritardi nel rilascio di pareri e autorizzazioni mettono a rischio i programmati investimenti infrastrutturali e le conseguenze sono davvero imprevedibili, già a partire dall' immediato. Purtroppo questo scenario - dice D' Attis - lo avevo già abbondantemente previsto ed è per questo che mi sono rivolto al ministro De Micheli senza ottenere alcun riscontro. E non sono stato coinvolto neanche dal sindaco Rossi, il quale ha deciso di non invitare parlamentari e consiglieri regionali all' incontro svoltosi a Brindisi con lo stesso ministro". Per il parlamentare di Forza Italia, pertanto, "è il caso di seguire altre strade, non



ultima quella della Procura della Repubblica per tutti i possibili colpevoli ritardi che rischiano di compromettere un patrimonio inestimabile della mia città come il porto". Circa l' allarme lanciato dal presidente della Cna brindisina, Franco Gentile, il deputato afferma che "offre lo spunto per chiedere con forza all' Eni di fare chiarezza sulle reali intenzioni riferite allo stabilimento petrolchimico di Brindisi. Negli ultimi anni abbiamo assistito ad una serie di impegni troppo generici che non hanno permesso di stabilire il futuro dell' insediamento brindisino". "L' Eni, a questo punto, venga a Brindisi - chiede Mauro D' Attis - a spiegare cosa vuol farne del petrolchimico, quali investimenti intende programmare e con quali ritorni in termini economici, occupazionali e di miglioramento delle condizioni ambientali. È sin troppo evidente, infatti, che la torcia a terra rappresenta un elemento di scarsa rilevanza rispetto a ciò che si può e si deve fare a Brindisi. Ma occorre chiarezza: ciò che è mancato sino ad oggi".



#### II Sole 24 Ore

#### **Taranto**

Investimenti. Le linee di rilancio dell' area

## Più risorse e logistica per il porto di Taranto

Il porto di Taranto si candida a essere uno dei fattori di traino per la ripresa del capoluogo pugliese e della sua nuova visione: meno acciaio-dipendente e più eco-sostenibile. Come prevedono i piani del Comune ("Ecosistema Taranto") e la missione che lo stesso Comune ha affidato all' Asvis, l' Alleanza per lo sviluppo sostenibile di Enrico Giovannini. Oggi c' è un potenziale di infrastrutture completate e in completamento che attende di essere messo a profitto. L' ultimo intervento compiuto, costo 76 milioni, è l' ampliamento del "quarto sporgente", banchina pubblica per gli operatori autorizzati. Ad aprile comincia l' operatività dell' insieme infrastrutturale. Domenico Palmiottia pag. 5.





#### II Sole 24 Ore

#### **Taranto**

#### Investimenti, crociere e logistica: la svolta del porto di Taranto

Nuove risorse. Fondi pubblici e privati per rilanciare l' area: 20,8 milioni dall' Agenzia per il lavoro portuale, interventi per 76 milioni per ampliare la banchina pubblica "quarto sporgente"

Domenico Palmiotti - La vetta della classifica dei porti nazionali è ormai un ricordo e bastano poche cifre per spiegare il crollo di Taranto: 37,512 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2003; 28,484 milioni dieci anni dopo; 20,433 milioni nel 2018, 10,737 milioni nei primi sei mesi 2019, ultimo dato disponibile. Diverse sono le cause. Le vicende della ex Ilva, ancora oggi principale cliente dello scalo, con le rinfuse (e le materie prime per il siderurgico rientrano in questa categoria merceologica) passate da 20,748 milioni di tonnellate del 2003 a 20,856 milioni del 2013 per finire a 15,481 del 2018. Ma anche il progressivo calo, sino all' azzeramento, del traffico container: 658.426 teus nel 2003, 197.317 dieci anni dopo, nulla da qualche anno. Poi l' abbandono di Evergreen tra fine 2014 e inizio 2015, i grandi ritardi sulle opere che avrebbero dovuto dare un colpo d' ala, l' assenza di collegamenti, la maggiore competitività degli altri scali del Mediterraneo. Uno scenario pesante. Ora, però, il porto di Taranto sta voltando le spalle a questa situazione e si candida, con traffici plurali, a essere uno degli elementi della ripresa della città e della sua nuova visione: meno acciaio-



dipendente e più sostenibile come prevedono i piani del Comune ("Ecosistema Taranto") e la missione che lo stesso Comune ha affidato all' Asvis, l' Alleanza per lo sviluppo sostenibile di Enrico Giovannini. Rispetto alla crisi, che non è superata, oggi c' è un potenziale di infrastrutture completate e in completamento che attende di essere messo a profitto. C' è, dopo Evergreen, un nuovo investitore sul terminal container: è il gruppo turco Yilport, che controlla la compagnia Cma Cgm e ha stretto un' intesa con Cosco. Ci sono operatori del traffico crociere - da Royal Caribbean, che scalerà nel 2021 Taranto col marchio premium Celebrity Cruises, a Global Ports Holding per l'organizzazione dei servizi a terra - che si sono fatti avanti. E c' è una minore tensione sociale perché l' Agenzia per il lavoro portuale, che si è fatta carico dei circa 500 addetti ex Evergreen in attesa d' essere reimpiegati in buona parte in Yilport, ha i fondi per andare avanti: sono 20,800 milioni, «le risorse le abbiamo trovate» assicura il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. In definitiva, sembra prendere corpo una inversione di tendenza. Destinata a consolidarsi quando poi decollerà la Zona economica speciale (Zes) col porto di Taranto riferimento anche per l' arco ionico della Basilicata. L' ultimo intervento compiuto, costo 76 milioni, è l' ampliamento del quarto sporgente. Una banchina pubblica da subito a disposizione degli operatori autorizzati. Ad aprile prossimo c' è la data fissata per vedere in esercizio l' insieme infrastrutturale che comprende quarto sporgente, darsena a servizio, piattaforma logistica e terminal container. Le prime tre di Taranto Logistica, l' ultima di Yilport. Il quarto sporgente lato ovest adesso ha una lunghezza complessiva di 600 metri mentre la larghezza è passata da 80 a 200 metri. «La profondità dello sporgente é di 12 metri - spiega Sergio Prete, presidente Autorità di sistema portuale del Mar Ionio - che non è particolarmente elevata per le grandi navi ma idonea per i feeder e i traghetti, che poi sono le unità che serviranno prevalentemente la movimentazione della piattaforma logistica». La piattaforma è il fulcro di un progetto di Taranto Logistica che con risorse pubblicoprivate riguarda un' area da 200mila metri quadrati e un investimento di 200 milioni. È stata inaugurata a dicembre 2015 dall' allora ministro Graziano Delrio ma non è mai entrata in funzione. Successivamente si è messo mano alle opere correlate: strada dei moli e quarto sporgente, ultimati,



#### II Sole 24 Ore

#### **Taranto**

e darsena, che si prevede di completare ad aprile. «La piattaforma, senza la movimentazione del terminal, non aveva le merci per funzionare - spiega Prete - adesso c' è Yilport e tra primavera e inizio estate avremo l' operatività delle infrastrutture più importanti». «Dal 2015 in poi - afferma Jacopo Signorile di Taranto Logistica che ha una concessione per 30 anni - abbiamo costruito le altre opere che non c' erano. Ora siamo sostanzialmente pronti. Rete Ferroviaria Italiana deve ancora completare il collegamento con l' adriatica ma in parte c' è già. Non siamo terminalisti, quindi attendiamo che a partire da Yilport ci si metta al lavoro per generare traffico oltre a quello che potremo acquisire noi. Lo stoccaggio dell' ortofrutta è uno dei segmenti cui puntiamo avendo celle frigorifere per 5mila metri quadrati». Dopo aver firmato la concessione della banchina del terminal a fine luglio ed essersi predisposta per il revamping di un primo stock di sei gru appartenute ad Evergreen, i vertici di Yilport hanno confermato all' Authority l' avvio ad aprile. «Yilport - rileva Prete - ha dichiarato che raggiungerà 500mila teus nei primi due anni e 1,5 milioni entro cinque per poi arrivare a saturare la capacità del terminal, che è di 2-2,5 milioni di teus». Ed è in movimento anche il segmento crociere. Dopo aver chiuso il 2019 con più di 9mila passeggeri «abbiamo indicazioni di crescita per il 2020 e il 2021 - annuncia Prete - in quest' anno, attese 11 navi nel periodo maggio-ottobre per un totale di 14.427 passeggeri. Tui Men Shiff Herz e Marella sono le più grandi, con circa 2mila passeggeri ciascuna, e toccheranno Taranto più volte. Quattro volte la sola Marella. La stagione crocieristica si inaugura il 3 maggio con la Mein Schiff Herz della compagnia tedesca Tui, che ha scelto per la prima volta Taranto come scalo. Nel 2021 avremo invece 17 navi per circa 17mila passeggeri». «Attività di supporto in esclusiva alle compagnie passeggeri» è quello che vuole fare Global Ports Holding che ha chiesto in concessione spazi del molo San Cataldo tra un mese dovrebbe essere finito l'ammodernamento della testata - e del centro polifunzionale "Falanto" (in forte ritardo anche per i problemi delle imprese appaltatrici, ma dovrebbe essere pronto tra maggio e giugno). «I numeri iniziali sono ancora piccoli - commenta il ministro De Micheli - ma la progressione delle richieste che le grandi compagnie croceristiche stanno facendo per fermarsi a Taranto, è di tutto livello perché è un raddoppio anno su anno». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## «Al porto tutto sotto controllo»

Gioacchino Saccà Gioia Tauro Alla Capitaneria di porto di Gioia Tauro si è tenuto ieri un incontro finalizzato a fornire notizie e a dare delucidazioni sulle misure di prevenzione in atto e su tutte le possibili iniziative già decise e legate alla emergenza coronavirus. L' incontro è stato programmato ed organizzato dal Comando della Capitaneria, guidato dal capitano Giancarlo Salvemini, e allo stesso hanno presenziato e partecipato con notizie ed informazioni il direttore marittimo della Calabria e della Basilicata tirrenica, Antonio Ranieri, Giuseppe Failla, dirigente dell' Usmaf-Ufficio sanità marittima aerea e di frontiera per Calabria e Basilicata, Giuseppe Zampogna che guida l' unità operativa Usmaf al porto di Gioia Tauro, e Giuseppe Foti direttore dell' Unità operativa malattie infettive all' ospedale della Città metropolitana. Sono stati i tre sanitari, a partire da Failla, dopo il saluto del cap. Salvemini (tanti i presenti il sindaco di Gioia Aldo Alessio, i rappresentanti delle forze dell' ordine, della Cri e della Protezione civile, dell' Autorità portuale e di Agenzie marittime), che hanno dato informazioni con le necessarie delucidazioni e gli immancabili chiarimenti, e con opportune precisazioni, sui problemi e sui



"pericoli" - presunti o possibili - riguardanti la diffusione e la trasmissione del virus. Zampogna, prima, e quindi Foti si sono soffermati a lungo sugli allarmi, in alcuni casi giustificati ma in altri no, riguardanti il virus, il contagio, i pericoli di epidemia con larga diffusione e quindi di poter essere esposti fornendo, in particolare il medico Zampogna, notizie e ragguagli sui controlli effettuati portando anche come esempio il caso della nave proveniente da un porto cinese sulla quale il personale Usmaf di Gioia Tauro ha effettuato i necessari controlli anche con l' impiego di uno strumento modernissimo, il termolaser, grazie al quale è possibile evitare ogni contatto con le persone. Nel corso dei due lunghi interventi gli stessi hanno anche fatto uso di filmati esplicativi valsi sicuramente a confermare che la situazione è veramente sotto controllo e che tanto per il porto di Gioia Tauro che per gli aeroporti di Reggio Calabria e di Lamezia Terme c' è allerta massima, ovvero un impegno che non consente distrazioni attivato con l' ausilio costante dell' Ordine dei medici, del 118 e della Croce Rossa, con l' apporto di gruppi di volontari, con un preciso riferimento all' ospedale della Città Metropolitana e per esso all' Unità operativa malattie infettive. Tante le domande rivolte ai sanitari per chiarimenti e delucidazioni e legate particolarmente ai pericoli di trasmissione del virus e per le quali ci sono state esaurienti e puntuali risposte.



#### Il Quotidiano della Calabria

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Le navi in arrivo dalla Cina dovranno aspettare 14 giorni per l' attracco

## Coronavirus, quarantena al porto

Squadre sanitarie saliranno a bordo per effettuare i test sull' equipaggio

GIOIA TAURO - Nello Stretto di Messina e soprattutto nel porto di Gioia Tauro transitano navi provenienti dalla Cina e per questa ragione è stata varata una procedura di controllo per mettere in sicurezza il territorio dal possibile contagio del coronavirus. Ieri mattina presso la sede della capitaneria di Porto proprio sul tema dei possibili rischi di contagio nel porto si è tenuta una conferenza illustrativa a cura della Capitaneria di Porto e dei responsabili degli Uffici di Sanità Marittima per spiegare quali sono le procedure che vengono attivate in occasione dell' arrivo di navigli dall' area infetta del cosiddetto coronavirus. Su possibili conseguenze nei giorni scorsi si è anche levato un allarme delle organizzazioni sindacali del porto. L' informati va di ieri è servita a chiarire il ruolo dei servizi sanitari e di prevenzione. Nel porto di Gioia Tauro responsabili dell' Ufficio di Sanità Marittima provinciale e regionale Corrado Farina e Giuseppe Zampogna e il comandante della capitaneria di porto Giancarlo Salvemini hanno spiegato che arriva ogni mese una nave proveniente dalla Cina e che il tempo di percorrenza della nave per attraccare in porto è di 14 giorni, periodo entro il quale potrebbero manifestarsi i sintomi del contagio. Alla



presenza di ufficiali dei Carabinieri, della Polizia di Frontiera e della Guardia di Finanza ma anche di ufficiali della Direzione Marittima della Calabria e della Basilicata guidati dal comandate Antonio Ranieri e di tanti operatori marittimi è stato spiegato che prima che la nave entri in porto alcuni sanitari si recheranno a bordo per controllare i membri dell' equi paggio e nel caso di risposte o dubbi circa la presenza di febbre oltre i 37,5, tracce di congiuntivite e tosse il soggetto con questi sintomi verrebbe immediatamente trasferito attraverso il 118 presso il reparto di malattie Infettive del Grande Ospedale Metropolitano di Reggio Calabria indicato dal Ministero della salute come uno dei presidi in grado di poter gestire l' emergenza in sinergia con l' ospedale Spallanzani di Roma. Più problematica si presenta invece la situazione dei piloti che salgono a bordo delle navi nello Stretto di Messina. Per le procedure da adottare la competenza sarà anche in questo caso della Sanità Marittima in collaborazione con le rispettive Capitanerie di Porto di Reggio e di Messina che adotteranno procedure analoghe. Alla riunione di ieri è intervenuto il direttore dell' Unità Operativa di malattie Infettive del Gom reggino il dottor Giuseppe Foti che ha spiegato nel dettaglio le origini della diffusione del virus, i metodi per riconoscerlo, le percentuali di mortalità, ma anche le armi per il momento si hanno per poterlo affrontare in attesa di un possibile vaccino. «In questo momento - ha detto Foti - le misure adottate dalle autorità sanitarie italiane hanno evitato casi di contagio interne, ma ciò non esclude che nel prossimo futuro non potranno esserci».



## Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

POLITICA Oggi a Gioia Tauro col ministro Provenzano

## Conte torna in Calabria per parlare di infrastrutture

GIOIA TAURO - Il Piano per il Sud del Governo giallorosso verrà presentato stamani a Gioia Tauro dal Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte insieme al Ministro per il Mezzogiorno Giuseppe Provenzano. Come sede per la presentazione del piano è stato scelto l' auditorium dell' Istituto d' Istruzione Superiore F. Severi. L' appuntamento è per le ore 12. Un piano che secondo il governo dovrà puntare a dare vigore alle grandi risorse che costituiscono la grande ricchezza del Sud: il capitale umano, fisico, naturale e sociale. Nelle intenzioni del Go verno Conte: lo sviluppo infrastrutturale del Mezzogiorno, sviluppando le tecnologie digitali e puntando sull' intermodalità del sistema dei trasporti come strade, ferrovie, porti, aeroporti. E poi la formazione per evitare lo spopolamento sempre più diffuso. Ma domani Conte e Provenzano al di là delle intenzioni dovranno anche prendere impegni concreti affinchè questi propositi di realizzino. A cominciare dalla Zes ritenuta da tutti come una sorta di miracolo che dovrà incentivare l'occupazione e lo sviluppo al Sud. Fin dal 2016 con l' accordo di programma firmato dal Mise, dal Mit, dalla Regione Calabria fu prevista la istituzione della Zes nel porto di Gioia Tauro. In quella circostanza si



chiarì che gli investimenti connessi allo svolgimento delle operazioni portuali sono ammissibili ai benefici della Zes. Ma in effetti non è così perché il sistema informatico dell' Agenzia delle Entrate qualifica le attività portuali e di logistica come rientranti nella generica dizione di attività trasporto che per legge sono escluse dal beneficio della Zes e il sistema identificandole come tali elimina l'attivazione dei benefici tra i quali il credito di imposta con il rischio che se non si dovesse correggere questa enorme contraddizione a Gioia Tauro nessuno farà più investimenti. Stessa cosa avverrà in tutti gli altri porti ove è stata istituita la Zes che rischia di diventare una grandissima incompiuta. Un tema questo sul quale Conte e lo stesso Provenzano non potranno non esprimersi. Stessa cosa per quanto riguarda i fondi per circa 150 milioni di euro già finanziati per Gioia Tauro con i fondi Pon Reti e Infrastrutture fermi stranamen te a Roma in attesa di trasferimento. C' è attesa di capire anche come evolverà la partita sul Commissariamento della Zes e del taglio di 300 milioni annunciato dal Ministro Provenzano alcuni mesi fa. Si attenderà di capire come il Governo vorrà intervenire per bloccare l'emorragia dell'ab bandono dei giovani dal Sud e soprattutto con quali risorse e attraverso quali scelte e priorità perché dalla rinascita del Sud dipende la crescita dell' Ita lia. Sul piano infrastrutturale a quello sociale e dei centri storici, dell' intermodalità della sanità e della scuola. Vedremo cosa diranno stamani il Presi dente Conte e il Ministro Provenzano in un luogo simbolico per il Sud come Gioia Tauro terra di contraddizioni, si sofferenza sociale, di sogni bruciati. Luogo emblematico dove lo scontro con la 'ndrangheta che conta diventa una delle prime emergenze, quasi la premessa per tutto il resto.



## La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

## Coronavirus, anche i porti pronti per l'emergenza

A punto le procedure da attuare in caso di arrivo di navi con persone contagiate Analoghi protocolli per il diporto nautico col coinvolgimento delle marine private

OLBIA Non solo aeroporti: anche i porti si attrezzano a prevenire l' emergenza scattata per contrastare la diffusione del Coronavirus. Ieri mattina, nella sala convegni del museo archeologico, si è tenuto un incontro durante il quale è stata esaminata la situazione nell' ambito dei porti del Nord Sardegna e le misure da adottare per far fronte a eventuali emergenze. Alla riunione, che è stata presieduta dal direttore dell' Ufficio territoriale di sanità marittima e aerea, Antonio Collovà, e dal direttore marittimo del Nord Sardegna, Vascello Maurizio Trogu, hanno partecipato rappresentanti dei Comuni costieri, delle forze dell' ordine, il direttore sanitario dell' Azienda regionale emergenza urgenza Sardegna, Marcello Acciaro, il dirigente della Protezione civile di Sassari, ingegner Zola, rappresentanti della Croce rossa, i servizi tecnico nautici del porto di Olbia, il cluster marittimo e tutti gli uffici marittimi di giurisdizione da Alghero a Cala Gonone. Nel corso del convegno, il direttore Collovà ha esaminato le procedure di carattere sanitario che devono essere attuate all' ingresso delle navi nel porto. Si tratta di procedure riviste alla luce di quanto previsto dalla dichiarazione dello stato



di emergenza sanitaria e dalle recenti disposizioni emanate al riguardo dal Ministero della Salute per far si che gli operatori che ogni giorno si trovano a lavorare nel porto possano avere ben chiara la situazione e le procedure da adottare in caso di ingresso di una nave con un caso sospetto a bordo. Il direttore marittimo del Nord Sardegna ha manifestato l' esigenza «di avviare ogni iniziativa che serva ad assicurare, in tutti gli ambiti portuali, una corretta informazione sul virus, sulle modalità e potenzialità di diffusione, nonché sulle procedure da adottare per le navi in ingresso, allo scopo di attestarne l' integrità sanitaria e consentire lo sbarco di equipaggi e passeggeri garantendo la pubblica incolumità». La situazione del porto sarà costantemente seguita e monitorata, così come sarà garantito un continuo scambio informativo tra tutti gli enti interessati in modo da consentire di affrontare in modo tempestivo e coordinato ogni eventuale anomalia sanitaria. «All' incontro di Olbia ne seguiranno altri - spiega una nota - tra l' autorità marittima, i responsabili della sanità ed il servizio 118 per condividere le procedure ritenute più idonee all' eventuale sbarco di casi sospetti individuati a bordo». Le stesse procedure saranno estese anche al diporto nautico, anche attraverso il coinvolgimento delle direzioni delle varie marine private.



#### Giornale di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri

Barca alla deriva al largo di Malta: è allarme

## Messina, approdano 158 migranti: bimba ricoverata

Una bambina con la febbre sbarcata a Messina e ricoverata in ospedale per cautela. E poi l' ordinaria amministrazione per le operazioni di trasferimento degli altri 157 migranti della nave spagnola Aita Marì arrivata a terra. Mentre scatta l' allarme per una quarantina di persone sull' imbarcazione «Moonbird» segnalata con il motore in avaria e avvistata ieri pomeriggio nella zona Sar di Malta. L' allarme è stato lanciato dalla Sea Watch Italia, che ha chiesto interventi immediati per soccorrere i migranti, dopo la mancata risposta fino a tarda sera, da parte delle autorità di La Valletta, immediatamente allertate. A Messina, invece, dopo avere toccato la terraferma sono al sicuro nei centri di accoglienza i 158 migranti della nave «Aita Marì». Prima del trasferimento all' hotspot di Messina, l' attesa è stata abbastanza lunga per la durata eccessiva dei controlli, resi più complessi dalla applicazione delle misure speciali previste per il Coronavirus. Tra tutte le persone visitate, solo ad una bambina è stata riscontrata una leggera febbre. Un modesto rialzo della temperatura che ha determinato il trasporto in ospedale della piccola, subito ricoverata per gli accertamenti necessari ad escludere la presenza del virus cinese. «Nessun



allarme - ha rassicurato il coordinamento per l' accoglienza dei mi granti attivato dal dipartimento politiche sociali del Comune di Messina -, la piccola, figlia di una delle tre donne incinte anch' esse visitate in ospedale, ha solo un lieve rialzo della temperatura ed è stata ricoverata a scopo precauzionale. Tutti i migranti sono in buone condizioni di salute e si trovano nelle strutture di accoglienza temporanea». L' imbarcazione battente bandiera spagnola, arrivata puntualmente nel porto dello stretto, ieri mattina è stata accolta da uno schieramento numeroso di operatori socio sanitari, volontari e rappresentanti delle forze dell' ordine. Le operazioni di sbarco, identificazione e controllo dei profughi sono durate parecchie ore, prima del trasferimento all' hotspot presso l' ex caserma militare Gasparro che ha registrato il concentramento maggiore ma anche in altri centri indicati dalla Prefettura soprattutto per l' accoglienza dei 35 minori, undici in più rispetto ai 24 previsti inizialmente. La «Aita Marì» della Ong spagnola Salvamento Maritimo Humanitario, aveva soccorso i due barconi che trasportavano i profughi, in due distinte operazioni effettuate domenica scorsa. «Tutto è andato come previsto - ha affermato l' assessore alle politiche sociali del Comune di Messina, Alessandra Calafiore - e senza disordini. Le persone accolte stanno bene. La macchina organizzativa messa in moto da prefettura e comune anche questa volta ha saputo funzionare». (\*RISE\*)



#### La Sicilia

#### Messina, Milazzo, Tremestieri

nuovo approdo dopo quello di domenica

## Messina porto della speranza per 158 migranti

Francesco TrioloMessina. Provati ma felici e tutti con un carico di speranza. Le sofferenze per il lungo viaggio ancora si notavano nei volti dei 158 migranti che ieri mattina sono arrivati a Messina dopo giorni di navigazione. Quello dello Stretto è stato indicato come porto sicuro dal Viminale per la nave della Ong spagnola "Aita Mari", giunta intorno alle 8.30 con a bordo i migranti soccorsi in due differenti operazioni di salvataggio. Domenica scorsa erano state recuperate 93 persone, tra cui 16 donne di cui due incinte, e 24 minori tra cui 12 bambini. Successivamente è stato soccorso un secondo barcone alla deriva, con altre 65 persone a bordo. Ad attenderle al molo Norimberga il personale dell' Asp, del Comune della Prefettura e delle forze dell' ordine, a bordo prima dello sbarco per verificare le condizioni dei migranti che dopo i controlli, iniziati intorno alle 10, sono stati portati al centro di prima accoglienza nella Caserma Gasparro di Bisconte dove dovranno attendere la destinazione finale. Le operazioni di controllo sanitario sono state più lunghe del previsto, con l'attivazione anche delle procedure di controllo per valutare eventuali casi di Coronavirus. Aumentate le protezioni del personale che ha



operato sul posto, e sono state controllate due volte le temperature a tutte le persone presenti sull' imbarcazione. Per nessuno è stato disposto il ricovero in reparti di malattie infettive. Una delle donne arrivate in gravidanza, appena sbarcata, ha accusato le prime contrazioni ed è stata trasferita in ospedale, mentre i minori sono stati gestiti direttamente dal Viminale Miattraverso il "Fondo asilo migrazione e integrazione 2014-2020".



#### **MeridioNews**

#### Messina, Milazzo, Tremestieri

# Trasporti marittimi, entro aprile il bando quinquennale. Assessore: «Ci sarà anche la nuova linea Cefalù-Lipari»

Una partecipata riunione nella sede dell' Assessorato regionale alle Infrastrutture ha sancito l' avvio della revisione della rete dei servizi marittimi della Regione Siciliana. Al tavolo, convocato dagli assessori regionali Bernardette Grasso, coordinatrice dei servizi per le Isole minori, e Marco Falcone, delegato ai Trasporti, hanno partecipato tutti i sindaci dei Comuni delle Isole minori e, fra gli altri: l' ammiraglio Salvatore Gravante, segretario generale dell' Autorità di sistema portuale Sicilia occidentale; Roberto Isidori, comandante della Capitaneria di Porto di Palermo; Mario Paolo Mega. presidente dell' Autorità portuale dello Stretto, il dirigente generale Fulvio Bellomo e la dirigente Trasporto marittimo Dora Piazza. Una partecipata riunione nella sede dell' Assessorato regionale alle Infrastrutture ha sancito I' avvio della revisione della rete dei servizi marittimi della Regione Siciliana. Al tavolo, convocato dagli assessori regionali Bernardette Grasso, coordinatrice dei servizi per le Isole minori, e Marco Falcone, delegato ai Trasporti, hanno partecipato tutti i sindaci dei Comuni delle Isole minori e, fra gli altri: l' ammiraglio Salvatore Gravante, segretario generale dell' Autorità di



sistema portuale Sicilia occidentale; Roberto Isidori, comandante della Capitaneria di Porto di Palermo; Mario Paolo Mega, presidente dell' Autorità portuale dello Stretto, il dirigente generale Fulvio Bellomo e la dirigente Trasporto marittimo Dora Piazza. "Il Governo Musumeci - ha spiegato l' assessore Falcone - ha presentato a tutti gli attori interessati la bozza di un piano quinquennale dal valore di oltre 300 milioni di euro che si articolerà su 43 linee fra i principali porti di Sicilia e le isole minori. Il numero di miglia nautiche annualmente percorse supererà il milione e 400mila, grazie a un investimento regionale di oltre 60 milioni per anno. Tra le novità anche una nuova linea, la Cefalù-Lipari". L' assessore Falcone stila poi la tabella di marcia dei prossimi mesi: "Entro aprile intendiamo pubblicare il nuovo bando quinquennale per le concessioni del trasporto marittimo, un bando che recepirà la nuova rete dei servizi e che si baserà sul criterio dell' offerta più vantaggiosa. Abbiamo, inoltre, posto come condizioni essenziali l' abbattimento dei costi a carico degli utenti e l' inserimento di criteri che favoriranno l' utilizzo di navi moderne ed efficienti". Nelle prossime settimane, come preannunciato da Grasso e Falcone, si terranno ulteriori incontri di consultazione e confronto con le comunità locali, gli attori istituzionali e gli stakeholders del trasporto marittimo siciliano. (Fonte: ufficio stampa assessorato Infrastrutture)



## Quotidiano di Sicilia

#### **Augusta**

Incontro a Roma sul possibile collegamento tra l'infrastruttura megarese e la tratta Catania-Siracusa

# Collegare il porto di Augusta con la rete ferroviaria

Un asset di servizio necessario per aumentare la competitività dello scalo

SIRACUSA - Un collegamento ferroviario tra il porto commerciale di Augusta e la tratta Catania-Siracusa. E' stato questo l'argomento al centro dell'incontro che si è svolto a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). Si è trattato di un vero e proprio incontro operativo cui hanno preso parte il viceministro delle Infrastrutture, Giancarlo Cancelleri, la prima cittadina di Augusta, Cettina Di Pietro, il parlamentare siracusano (M5S), Paolo Ficara, i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del mare di Sicilia Orientale, quelli di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e del Provveditorato alle opere pubbliche. el corso dell'incontro si è parlato degli interventi necessari per collegare il porto megarese alla rete ferroviaria. Si tratta di un asset di servizio necessario e richiesto a gran voce dagli operatori del settore portuale per aumentare la competitività dello scalo megarese che occupa una posizione centrale e, pertanto, strategica nel Mediterraneo. Nel corso dell'incontro è emersa anche l'opportunità di sfruttare l'occasione di questi lavori per ripensare la linea ferroviaria Catania-Siracusa, con una variante di tracciato che libererebbe la città di Augusta dall'attraversamento ferroviario con il passaggio



a livello che divide la città. Infatti il passaggio dei treni, frequentemente, comporta problemi al traffico veicolare nel quartiere Borgata. In questo modo si eviterebbe l'ingresso dei treni in città, con un intervento simile rispetto a quello che fu realizzato a Siracusa una ventina di anni addietro, ottenendo anche un duplice vantaggio: si riducono i tempi di percorrenza sulla tratta Catania-Siracusa e, di conseguenza, aumenta la competitività del treno per i collegamenti tra le due province. A conclusione della riunione la sindaca Di Pietro e il deputato Ficara hanno dichiarato: C'è da recuperare un gap di parecchi anni: nonostante l'esistenza di un progetto, non sono mai stati avviati i necessari lavori. Quella progettazione va adesso rivista e adattata alla sopravvenute esigenze ed anche agli stessi cambiamenti avvenuti nell'area del porto di Augusta. A tal proposito lo scorso 30 gennaio il Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, Emilio Errigo, con la delibera commissariale n°11/20, ha revocato il bando di gara per la realizzazione dei nuovi piazzali attrezzati del porto commerciale di Augusta e della stazione ferroviaria dello scalo. Detta revoca è stata motivata dai vincoli ambientali che sussistono nell'area Sic (Sito d'importanza comunitaria) delle Saline del Mulinello che era stata prescelta per la costruzione di dette opere. Il collegamento ferroviario è una priorità anche per il Ministero - hanno concluso Cettina Di Pietro e Paolo Ficara - . I tempi devono essere contingentanti, per rispettare le scadenze imposte dall'Europa. Per velocizzare le procedure di progettazione, verrà stipulato a breve un apposito protocollo di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture, l'Autorità Portuale ed RFI. Da Roma verrà seguita la procedura con particolare attenzione ed impegno. La settimana prossima, verranno effettuati i primi sopralluoghi congiunti sul posto. Ciò a conferma che nessuno vuol perdere tempo. Luigi Solarino



## Gazzetta del Sud

#### Palermo, Termini Imerese

## Bando da 300 milioni e una linea Cefalù-Lipari

Palermo Una partecipata riunione nella sede dell' assessorato regionale alle Infrastrutture ha sancito l' avvio della revisione della rete dei servizi marittimi della Regione siciliana. Al tavolo, convocato dagli assessori regionali Bernardette Grasso, coordinatrice dei servizi per le Isole minori, e Marco Falcone, delegato ai Trasporti, hanno partecipato tutti i sindaci dei Comuni delle Isole minori e, fra gli altri: l' ammiraglio Salvatore Gravante, segretario generale dell' Autorità di sistema portuale Sicilia occidentale; Roberto Isidori, comandante della Capitaneria di Porto di Palermo; Mario Paolo Mega, presidente dell' Autorità portuale dello Stretto, il dirigente generale Fulvio Bellomo e la dirigente Trasporto marittimo Dora Piazza. Presentata la bozza di un piano quinquennale dal valore di oltre 300 milioni di euro che si articolerà su 43 linee fra i principali porti di Sicilia e le isole minori. Il numero di miglia nautiche annualmente percorse supererà il milione e 400 mila, grazie a un investimento regionale di oltre 60 milioni per anno. Tra le novità anche una nuova linea, la Cefalù-Lipari. L' assessore Falcone stila poi la tabella di marcia dei prossimi mesi: «Entro aprile intendiamo pubblicare il nuovo bando



quinquennale per le concessioni del trasporto marittimo, un bando che recepirà la nuova rete dei servizi e che si baserà sul criterio dell' offerta più vantaggiosa. Abbiamo, inoltre, posto come condizioni essenziali l' abbattimento dei costi a carico degli utenti e l' inserimento di criteri che favoriranno l' utilizzo di navi moderne ed efficienti». Nelle prossime settimane si terranno ulteriori incontri di consultazione e confronto con le comunità locali, gli attori istituzionali e i protagonisti del trasporto marittimo siciliano. Gli assessori Falcone e Grasso hanno illustrato le prospettive ai sindaci delle isole minori.



# **Blog Sicilia**

#### Palermo, Termini Imerese

# Trasporti marittimi, pronta la bozza del piano quinquennale da trecento milioni

Una partecipata riunione nella sede dell' Assessorato regionale alle Infrastrutture ha sancito l' avvio della revisione della rete dei servizi marittimi della Regione Siciliana. Al tavolo, convocato dagli assessori regionali Bernardette Grasso, coordinatrice dei servizi per le Isole minori, e Marco Falcone, delegato ai Trasporti, hanno partecipato tutti i sindaci dei Comuni delle Isole minori e, fra gli altri: l' ammiraglio Salvatore Gravante, segretario generale dell' Autorità di sistema portuale Sicilia occidentale; Roberto Isidori, comandante della Capitaneria di Porto di Palermo; Mario Paolo Mega, presidente dell' Autorità portuale dello Stretto, il dirigente generale Fulvio Bellomo e la dirigente Trasporto marittimo Dora Piazza. "Il Governo Musumeci - ha spiegato l' assessore Falcone - ha presentato a tutti gli attori interessati la bozza di un piano quinquennale dal valore di oltre 300 milioni di euro che si articolerà su 43 linee fra i principali porti di Sicilia e le isole minori. Il numero di miglia nautiche annualmente percorse supererà il milione e 400mila, grazie a un investimento regionale di oltre 60 milioni per anno. Tra le novità anche una nuova linea, la Cefalù-Lipari ". L' assessore Falcone stila poi



la tabella di marcia dei prossimi mesi: "Entro aprile intendiamo pubblicare il nuovo bando quinquennale per le concessioni del trasporto marittimo, un bando che recepirà la nuova rete dei servizi e che si baserà sul criterio dell' offerta più vantaggiosa. Abbiamo, inoltre, posto come condizioni essenziali l' abbattimento dei costi a carico degli utenti e l' inserimento di criteri che favoriranno l' utilizzo di navi moderne ed efficienti". Nelle prossime settimane, come preannunciato da Grasso e Falcone, si terranno ulteriori incontri di consultazione e confronto con le comunità locali, gli attori istituzionali e gli stakeholders del trasporto marittimo siciliano.

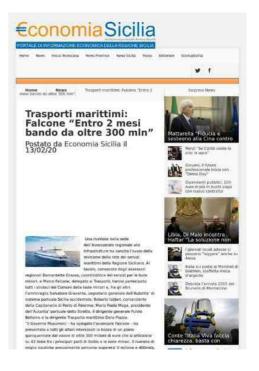


## **Economia Sicilia**

#### Palermo, Termini Imerese

# Trasporti marittimi: Falcone "Entro 2 mesi bando da oltre 300 mln"

Una riunione nella sede dell' Assessorato regionale alle Infrastrutture ha sancito l' avvio della revisione della rete dei servizi marittimi della Regione Siciliana. Al tavolo, convocato dagli assessori regionali Bernardette Grasso, coordinatrice dei servizi per le Isole minori, e Marco Falcone, delegato ai Trasporti, hanno partecipato tutti i sindaci dei Comuni delle Isole minori e, fra gli altri: l' ammiraglio Salvatore Gravante, segretario generale dell' Autorita' di sistema portuale Sicilia occidentale; Roberto Isidori, comandante della Capitaneria di Porto di Palermo; Mario Paolo Mega, presidente dell' Autorita' portuale dello Stretto, il dirigente generale Fulvio Bellomo e la dirigente Trasporto marittimo Dora Piazza. "Il Governo Musumeci - ha spiegato l' assessore Falcone - ha presentato a tutti gli attori interessati la bozza di un piano guinguennale dal valore di oltre 300 milioni di euro che si articolera' su 43 linee fra i principali porti di Sicilia e le isole minori. Il numero di miglia nautiche annualmente percorse superera' il milione e 400mila, grazie a un investimento regionale di oltre 60 milioni per anno. Tra le novita' anche una nuova linea, la Cefalu'-Lipari". L' assessore Falcone stila poi la tabella di



marcia dei prossimi mesi: "Entro aprile intendiamo pubblicare il nuovo bando quinquennale per le concessioni del trasporto marittimo, un bando che recepira' la nuova rete dei servizi e che si basera' sul criterio dell' offerta piu' vantaggiosa. Abbiamo, inoltre, posto come condizioni essenziali l' abbattimento dei costi a carico degli utenti e l' inserimento di criteri che favoriranno l' utilizzo di navi moderne ed efficienti". Nelle prossime settimane, come preannunciato da Grasso e Falcone, si terranno ulteriori incontri di consultazione e confronto con le comunita' locali, gli attori istituzionali e gli stakeholders del trasporto marittimo siciliano. (ITALPRESS).



## **Palermo Today**

#### Palermo, Termini Imerese

## Traghetti, dalla Regione 300 milioni per collegare le isole minori: spunta la tratta Cefalù-Eolie

Confermato lo stanziamento per i prossimi 5 anni. L' assessore ai Trasporti: "Entro aprile il bando per le nuove gare". Presentata la bozza di riordino dei servizi marittimi. Lo studio, elaborato dalla TBrige di Genova, prevede 23 linee. Novità in vista per le rotte

I soldi sul piatto della bilancia sono sempre gli stessi: circa 60 milioni all' anno. La Regione conferma lo stanziamento da destinare alle compagnie di navigazione che, in regime di concessione, si occuperanno dei collegamenti marittimi tra la Sicilia e le isole minori. "Entro aprile - annuncia l' assessore regionale ai Trasporti Marco Falcone - pubblicheremo il bando quinquennale da oltre 300 milioni per le nuove gare". Quelle in essere scadono a fine anno e negli uffici dell' assessorato di via Leonardo da Vinci è ufficialmente scattato il conto alla rovescia in vista dalla pubblicazione del bando. Prima però bisognerà concludere il percorso di concertazione avviato con i sindaci dei Comuni delle Isole minori, gli armatori, le associazioni dei consumatori e altri soggetti pubblici come capitanerie di Porto e Autorità portuali sul riordino rete dei servizi marittimi regionali. A tutti gli attori coinvolti, oggi è stata illustrata una bozza di piano elaborata dalla TBridge, società di consulenza di Genova ingaggiata dalla Regione per studiare i flussi dei passeggeri (residenti e turisti) e ottimizzare il servizio di trasporto marittimo. "Il governo Musumeci - ha spiegato l' assessore Falcone - ha presentato a tutti gli attori interessati la



bozza di un piano quinquennale dal valore di oltre 300 milioni di euro che si articolerà su 23 linee fra i principali porti di Sicilia e le isole minori. Il numero di miglia nautiche annualmente percorse supererà il milione e 400 mila, grazie a un investimento regionale di oltre 60 milioni per anno. Tra le novità anche una nuova linea, la Cefalù-Eolie". Scendendo più nel dettaglio, tra le principali novità si segnala la bidirezionalità dei servizi. Cosa significa? Che alla stessa ora, nella stessa tratta, partiranno due corse: quella di andata e quella di ritorno. "Un cambio epocale" lo hanno definito gli esperti della TBridge (Marco Foti, Francesco Misso, Simonetta Migliaccio) che hanno redatto il piano per la Regione. "I servizi marittimi - hanno aggiunto - saranno costanti tutto l' anno e si punterà ad un soddisfacimento totale dell' utenza, integrando le corse regionali con quelle statali". Nei piani della Regione c' è l' estensione della stagione estiva, che non terminerà più a metà settembre ma il 15 ottobre. Su questo punto, però, c' è chi ha chiesto una terza stagione, tra quella invernale e quella estiva, per "coprire" al meglio anche il periodo a cavallo tra Pasqua e l' estate. Non sono previsti aumenti dei biglietti, anche se potrebbero prospettarsi delle tariffe modulari (che variano cioè a seconda della stagione). Tema caldo resta quello del naviglio: la flotta di navi che fa la spola tra la Sicilia e le isole minori ha un' età che supera i 40 anni. E, come sottolineato durante l' incontro di oggi, da alcuni sindaci "fino a quando non ci saranno nuovi traghetti continueremo a 'piangere' e arrabbiarci". I tempi sono lunghi: passeranno infatti almeno tre anni prima che arrivino le nave pagate dalla Regione con 130 milioni intercettati al ministero dei Trasporti. "Il nuovo bando quinquennale per le concessioni del trasporto marittimo - ha concluso l' esponente della Giunta Musumeci recepirà la nuova rete dei servizi e si baserà sul criterio dell' offerta più vantaggiosa. Abbiamo posto come condizioni essenziali l' abbattimento dei costi a carico degli utenti e l' inserimento di criteri che favoriranno l' utilizzo di navi moderne ed efficienti". Nelle prossime settimane, come preannunciato sempre dall' assessore Falcone, è previsto un nuovo incontro.



#### Stretto Web

#### Palermo, Termini Imerese

# Trasporti marittimi in Sicilia, a Palermo si lavora sulla nuova rete dei collegamenti: in arrivo un bando quinquennale da oltre 300 milioni

Presentata la bozza del piano quinquennale che si articolerà su 43 linee fra i principali porti di Sicilia e le isole minori. Il numero di miglia nautiche annualmente percorse supererà il milione e 400mila, grazie a un investimento regionale di oltre 60 milioni per anno. Tra le novità anche una nuova linea, la Cefalù-Lipari

Una partecipata riunione nella sede dell' Assessorato regionale alle Infrastrutture ha sancito l' avvio della revisione della rete dei servizi marittimi della Regione Siciliana. Al tavolo, convocato dagli assessori regionali Bernardette Grasso, coordinatrice dei servizi per le Isole minori, e Marco Falcone, delegato ai Trasporti, hanno partecipato tutti i sindaci dei Comuni delle Isole minori e, fra gli altri: l' ammiraglio Salvatore Gravante, segretario generale dell' Autorità di sistema portuale Sicilia occidentale; Roberto Isidori, comandante della Capitaneria di Porto di Palermo; Mario Paolo Mega, presidente dell' Autorità portuale dello Stretto, il dirigente generale Fulvio Bellomo e la dirigente Trasporto marittimo Dora Piazza. "Il Governo Musumeci - ha spiegato l' assessore Falcone - ha presentato a tutti gli attori interessati la bozza di un piano quinquennale dal valore di oltre 300 milioni di euro che si articolerà su 43 linee fra i principali porti di Sicilia e le isole minori. Il numero di miglia nautiche annualmente percorse supererà il milione e 400mila, grazie a un investimento regionale di oltre 60 milioni per anno. Tra le novità anche una nuova linea, la Cefalù-Lipari". L' assessore Falcone stila poi



la tabella di marcia dei prossimi mesi: " Entro aprile intendiamo pubblicare il nuovo bando quinquennale per le concessioni del trasporto marittimo, un bando che recepirà la nuova rete dei servizi e che si baserà sul criterio dell' offerta più vantaggiosa. Abbiamo, inoltre, posto come condizioni essenziali l' abbattimento dei costi a carico degli utenti e l' inserimento di criteri che favoriranno l' utilizzo di navi moderne ed efficienti". Nelle prossime settimane, come preannunciato da Grasso e Falcone, si terranno ulteriori incontri di consultazione e confronto con le comunità locali, gli attori istituzionali e gli stakeholders del trasporto marittimo siciliano.



#### La Sicilia

#### Palermo, Termini Imerese

# «Porti, battere i concorrenti si può»

MedCom. Deandreis (Srm): «Quelli siciliani uniti farebbero risparmiare un giorno di viaggio»

Michele Guccionepalermo. «Oggi le tracce dei Gps ci consentono di osservare che il 50% delle navi merci che entrano nel Mediterraneo da Suez tirano dritto per Tangeri e Gibilterra senza fermarsi in alcun porto del Bacino, e che buona parte del restante 50% fa scalo in porti strategici controllati dai cinesi. Poco resta in Italia, nulla in Sicilia. Domani, se i cinesi riusciranno a realizzare il progetto di ferrovia che collega la loro base portuale a Dubai con i loro porti in Israele, cioè Haifa e Ashdod, accadrà di peggio: le loro navi sbarcheranno le merci a Dubai, lì saranno lavorate e spedite via treno in Israele e lì reimbarcate verso l' Europa. Un forte risparmio di tempo evitando di circumnavigare la penisola arabica e l' attraversamento di Suez». Lo ha spiegato Massimo Deandreis, D.g. del centro studi Srm di Napoli collegato a Intesa Sanpaolo, aprendo ieri le sessioni tecniche del MedCom Forum per aiutare a comprendere con quale velocità i nostri concorrenti spostano gli interessi commerciali nel Mediterraneo e quanto rischiamo di restare tagliati fuori da tutto. L' economista ha ulteriormente chiarito che in questa rapida evoluzione gli armatori, soprattutto cinesi, entro il 2022 lanceranno sulle rotte



del Mare Nostrum altre 133 meganavi già in costruzione, quasi tutte capaci di trasportare fra 18 e 23mila container. E faranno scalo solo in porti attrezzati e strategici. «L' obiettivo degli armatori - ha aggiunto Deandreis - è quello di realizzare forti economie di scala navigando sulle rotte più brevi e fermandosi in più porti, che siano capaci di ridurre al massimo i tempi di scarico e doganali, ma che abbiano anche alle spalle free zone per la lavorazione delle merci e, comunque, abbiano collegamenti ferroviari rapidi per raggiungere i mercati europei al massimo entro 12 ore». Tutto questo oggi è utopia per la Sicilia, ma il gap si può ridurre: «La rottta Suez-Gibilterra - ha detto Deandreis - è sempre più strategica per gli armatori asiatici, che rappresentano il 55% del mercato, perchè la guerra dei dazi ha ridotto del 2,5% i flussi sulle rotte del Pacifico a vantaggio di quella via Suez (+500%, pari al 20% del traffico mondiale) in quanto i porti Usa della costa atlantica sono più attrezzati per l' intermodalità». L' ipotesi di Srm, quindi, è che «i porti dell' area Sicilia-Sud Italia agiscano in sinergia fra loro per creare economie di scala, ma soprattutto per agevolare gli armatori». Ad esempio, un cinese per trovare conveniente la Sicilia dovrebbe sbarcare velocemente le merci a Catania, averle lavorate a costi e in tempi competitivi e vedersele spedire con treno veloce a Termini Imerese o a Gioia Tauro dove un' altra nave, caricata in fretta, porti il prodotto finito a destinazione. Un passaggio che farebbe risparmiare un giorno di navigazione. «In generale - ha concluso Deandreis - una competizione con i porti concorrenti del Mediterraneo può funzionare solo se, in aggiunta ai fattori appena indicati, i nostri porti investano in internazionalizzazione, intermodalità, innovazione e startup, logistica strategica 6.0, free zone e marketing territoriale, formazione. I porti europei hanno al loro interno università e incubatori e investono in equity nel capitale delle startup per offrire innovazioni a chi trasporta merci». In questo mondo che sembra avanti anni luce rispetto alla Sicilia, c' è qualcuno che qui ha già investito in innovazione. È l' esperienza di Eugenio Grimaldi, executive manager del gruppo Grimaldi, che collega la Sicilia con Genova, Livorno, Salerno e con l' Adratico, e che ha subito smentito i timori degli autotrasportatori siciliani in stato di agitazione: «Sulle nostre navi non c' è un caro-tariffe. Rispetto a dieci anni fa, le nostre tariffe si sono ridotte del 40%. È vero che l' Ue ora impone un combustibile ecologico



#### La Sicilia

#### Palermo, Termini Imerese

che è più costoso, ma noi abbiamo risolto investendo su nuovi catalizzatori che azzerano le emissioni. Altri non lo hanno fatto e quindi hanno il problema del costo dei noli. Per essere competitivi occorre investire sulla sostenibilità ambientale e sulle economie di scala. E noi stiamo investendo tantissimo, tutto con fondi nostri e nessun contributo pubblico». In proposito, Grimaldi ha annunciato la prossima entrata in esercizio di 16 nuove unità Ro-Ro ibride denominate "Grimaldi hybrid green 5th", meganavi capaci di trasportare il doppio, cioè 517 camion, «il che vuol dire che in un giorno - ha osservato Eugenio Grimaldi - movimenteremo dalla Sicilia più di mille camion. Uniamo economie di scala e ambiente». Le nuove navi, grazie a grandi batterie al litio, non solo abbatteranno le emissioni durante la navigazione, ma quando saranno attraccate in porto saranno totalmente elettriche, quindi a zero emissioni. E, rivolto al governo nazionale, dal MedCom di Palermo Grimaldi ha dato la propria ricetta per rendere competitivi i porti del Sud: «Occorre sburocratizzare e digitalizzare i porti - ha sostenuto l' armatore - poi potenziare l' intermodalità con nuove infrastrutture e offrire incentivi, finanziati con le tasse di sbarco e altre del genere, agli investimenti per la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo. Ma anche attrezzare i porti con banchine elettrificate per caricare gli impianti delle navi, esattamente come avviene in piccolo per il diporto, riconoscere certificati bianchi marittimi, ma soprattutto intensificare i controlli sulle navi passeggeri vecchie di 30 e 40 anni, inquinanti e pericolose, rendendo obbligatoria la rottamazione di quelle più vecchie».



## Sea Reporter

#### Palermo, Termini Imerese

## Palermo: sono partiti i lavori del "MedCom Forum Trasporti 2020

Sono iniziati puntuali i lavori del "MedCom Forum Trasporti 2020, in svolgimento il 13 e il 14 febbraio 2020, nella sala dei Baroni di Palazzo Chiaramonte Steri sede del Rettorato dell' Università degli Studi di Palermo. Il convegno, dal tema "Un Hub Mediterraneo oltre i Confini: sistema di rete dei porti e degli aeroporti", organizzato da Cerpmed/MedCom Forum del Mediterraneo, è stato aperto dai saluti istituzionali del Rettore dell' Università di Palermo Fabrizio Micari, e del sindaco di Palermo Leoluca Orlando. I lavori sono poi stati aperti da Amanda Jane Succi, presidente Cerpmed/MedCom Forum. "Sono molto felice che un convegno che si occupa delle reti dei trasporti nel Mediterraneo si svolga qui - ha affermato il rettore Fabrizio Micari - , perché questi temi, indissolubilmente legati ai concetti di economia e sviluppo, attengono profondamente alla formazione. Da un punto di vista più generale, quello dei trasporti è un tema determinante per il futuro di qualsiasi territorio. Il concetto è basilare: la velocità e l' efficienza della mobilità è fondamentale per la crescita di qualsiasi economia. La Sicilia è al centro del Mediterraneo e l'apertura del Canale di Suez ha



riportato il nostro mare ad essere crocevia di traffici e di commercio. Questa è un' occasione per interrogarci su porti e aeroporti ma anche con l' interno comparto delle infrastrutture dell' isola, anche sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e sullo sviluppo dell' alta velocità ferroviaria. "Lo sviluppo sociale ed economico della Sicilia - ha detto, tra l' altro, Gaetano Armao - è purtroppo ancor oggi condizionato dall' insularità e dalla posizione periferica rispetto alle aree centrali del Continente europeo. Tale condizione di insularità, peraltro esplicitata nel dettato dell' art. 174 del TFUE, alla quale, per primo lo Stato non ha posto rimedio mediante forme di compensazione e riequilibrio è causa dell' appesantimento dei costi di trasporto relativi a persone e merci nell' Unione Europea, in particolare da e verso la stessa penisola, dove l'assenza di politiche di continuità territoriale, diminuiscono la competitività delle attività produttive siciliane rispetto alle controparti del nord e complicano la vita ai cittadini negli spostamenti all' interno dello stesso stato. Ma più in generale refluisce sulla competitività dei territori, delle imprese e sulla stessa fruizione dei diritti sociali. Abbiamo richiesto al Governo statale di superare le inerzie che anche l' Unione europea ha contestato e di riconoscere alle isole misure di sostegno finanziario al fine di mitigare lo svantaggio competitivo derivante dai maggior costi delle esportazioni e del reperimento delle materie prime. E' altresì richiesto all' Europa di riconoscere gli svantaggi strutturali che derivano dalla loro condizione, in termini di mobilità, infrastrutture stradali e ferroviarie e di sostegno alle imprese. Soltanto attraverso la compiuta affermazione delle misure di riequilibrio, la Sicilia, come le altre isole europee, potranno rilanciare le proprie prospettive di crescita. E in questo senso - ha concluso Armano - occorre fare sistema non solo per la continuità territoriale, ma anche per la fiscalità di sviluppo." "Finalmente ci siamo guadagnati il diritto di parlare di Economia - ha precisato Leoluca Orlando - poiché abbiamo scontato un cambiamento culturale. La mobilità cambia il mondo. In questi anni il cambiamento è stato forte, anche grazie al web: E' necessario adeguarsi. Ritengo sia questo il senso dell' incontro di oggi". "Da anni coltivo l' idea che il Mediterraneo (ed i Paesi che su di esso si affacciano) può cogliere meglio importanti opportunità - ha detto, tra l' altro Amanda Jane Succi nel suo intervento di apertura - . L' area Mediterranea è tra le regioni più complesse nel mondo, da molti punti di vista: culturale, sociale, politico, religioso, economico. E molto altro ancora. Ciascun Paese ha caratteristiche uniche, antiche e moderne: alcune comprensibili altre meno, a seconda del punto di vista di chi le



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 171

## Sea Reporter

#### Palermo, Termini Imerese

tra i Paesi dell' area, le loro tradizioni, le loro identità. La storia e la cultura della civiltà mediterranea, tracciate da millenni, ci hanno insegnato che la nascita e lo sviluppo del sistema economico e commerciale tra i paesi era senza pari. Innegabile, dunque, il ruolo che il Mediterraneo ha sempre giocato. In esso si sono susseguite azioni di contaminazione culturale, battaglie sociali, commerci importanti, strategie militari innovative, azioni di predominio e di potere che hanno a volte ribaltato scenari apparentemente solidi e scontati. Anche oggi lo scenario geopolitico dell' area si mostra in costante mutazione, con zone di tensione all' interno che tutti noi conosciamo: spesso ferite importanti che indeboliscono e penalizzano la capacità di sviluppo della regione nel suo complesso, mentre altri soggetti in altri continenti sono diventati protagonisti. Pensiamo ai paesi asiatici. Che ci osservano con interesse. Eppure Mare Nostrum racchiude un importante potenziale di crescita economica e sociale, in molti settori e con ricadute favorevoli su tutti i territori. Potrebbe significare maggiore ricchezza, più lavoro, maggiore qualità nelle relazioni, maggiore capacità di visione e di condivisione strategica, di innovazione e competitività. Questo può avvenire nel rispetto delle diversità, nel rispetto della competitività tra i singoli paesi, ma in modo funzionale a quel potenziale di sviluppo che l' intera area possiede già e su cui riteniamo non si sia focalizzata in modo adequato una visione dinamica d' insieme. Da questa riflessione prende forma MedCom Forum." A seguire sono iniziate le sessioni del pomeriggio con gli interventi di Eugenio Grimaldi , Executive Manager Grimaldi Group, che ha chiarito la questione relativa al caro-traghetti poiché, al contrario ,i costi del biglietto si sono abbattuti rispetto agli anni scorsi di circa il 50% ed ha aggiunto che "il mio gruppo rinuncia ai contributi che stanno per arrivare in favore degli autotrasportatori che poi, in maniera libera e autonoma, sceglieranno il vettore da utilizzare per i loro spostamenti marittimi"; Massimo Deandreis, Direttore Generale SRM Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Intesa San Paolo che ha affrontato diversi argomenti focalizzando il fatto che "Il Mediterraneo ha una sua identità ben precisa al di là dei singoli paesi che vi si affacciano. Un mare che ha un periodo di crescita ininterrotto dal 1998 al 2018, più del 500%, del traffico dei container. Importantissimo se si considera che da esso passa il 20% del traffico marittimo mondiale che vuole dire che 1 nave porta container su 5 transita nel Mediterraneo. Questo vuol dire l' aumento dei transiti nel Canale di Suez e la conseguente crescita di tutti i porti dell' area. Modello unico porto, aeroporto e rete ferroviaria è essenziale per la crescita di un territorio. Avere un posizionamento buono è un vantaggio. Ma non basta. Bisogna attivare azioni positive. Porto e aeroporto: logistica integrata 6.0. E' necessario che una volta che le merci sono sbarcate esse si muovano velocemente. Questo è l' elemento di vantaggio. In poco tempo le merci devono arrivare in tutti i Paesi europei "; i professori Giuseppe Salvo, Marco Migliore e Gioacchino Fazio, hanno presentato una relazione congiunta che approfondisce le tematiche relative alle infrastrutture dei trasporti; Valentina Lener, Direttore Generale Assaeroporti che ha detto: "In un momento storico che vede il nostro settore chiamato ad affrontare diverse criticità ultime, in ordine di tempo, la messa in liquidazione del vettore Air Italy e l' emergenza sanitaria per il Coronavirus - è estremamente positivo che rappresentanti della Politica, delle Istituzioni, del mondo accademico ed imprenditoriale abbiano l' opportunità di prendere parte ad un dibattito costruttivo per rilanciare e favorire lo sviluppo infrastrutturale e logistico del nostro Paese. La realizzazione di tali interventi necessita non solo di una visione e di una programmazione di lungo periodo, ma di tempi certi e procedure rapide: solo così riusciremo a intercettare le nuove opportunità del mercato e a non subire la concorrenza dei competitors stranieri"; Marco Catamerò, Direttore Generale Società Aeroporti di Puglia che ha parlato della rete degli aeroporti di Bari, Brindisi, Grottaglie e Foggia, che "ha consentito la complementarietà tra realtà, funzioni e vocazioni diverse. Una scommessa importantissima che si è rivelata vincente"; Giovanni Scalia, AD Gesap Aeroporto Internazionale di Palermo che ha detto: " Chi gestisce un aeroporto deve essere sempre disponibile alla collaborazione con gli altri. Questo vale anche per il porto, cosa che a Palermo stiamo già facendo visto che abbiamo già iniziato una importante cooperazione. Oltre a ciò, è importante iniziare a creare una rete anche con le ferrovie e il sistema stradale e autostradale. Dobbiamo avere tutti la coscienza di questo "; Nico Torrisi, AD Sac Società Aeroportuale di Catania: "L' aeroporto di Catania è cresciuto molto in questi anni e adesso il contesto in cui ci muoviamo è diventato molto stretto. Dobbiamo concentrarci molto di più



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 172

## Sea Reporter

#### Palermo, Termini Imerese

sui servizi che dobbiamo offrire ai viaggiatori per diventare attrattivi. Anche perché se non funziona il <mark>sistema</mark> aeroportuale per quel che riguarda i trasporti, per il resto in Sicilia le cose non funzionano molto bene. E' necessario che strade e ferrovie siano efficienti. Sarebbe bello avere una regia che armonizzi le singole vocazioni dei porti in maniera che possa ben funzionare la sinergia con gli aeroporti: Per quel che riguarda l' aeroporto di Catania abbiamo avviato le procedure per la privatizzazione "; Mary Rose Garbutt, Direttore dell' Ufficio Divisione 5 Affari Comunitari e Internazionali della Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto aereo - MIT, che ha sottolineato la necessità di "passare dal concetto di promozione a quello di accoglienza. La politica deve cogliere questo aspetto e mettere il territorio in condizione di accogliere in maniera adeguata i flussi turistici che, giungendo per la maggior parte da Giappone e Cina, arrivano nei mesi non estivi perché la loro preferenza non è quella del bagno estivo ma della visita culturale"; Giovanni Campa di Air Malta che ha parlato dei piani di sviluppo della compagnia aerea maltese; Marco Di Giugno, Direttore Analisi Giuridici e contenzioso ENAC che ha annunciato "Una serie di accordi bilaterali con diversi paesi extraeuropei che prevedono gli scali degli arei che provengono da essi sono solo negli aeroporti di Roma e Milano, ma in tutti gli altri diffusi sul territorio italiano, compresi Palermo e Catania"; Valeria Rebasti, Commercial Country Manager Italy & Southeastern Europe di Volotea che ha parlato della politica delle sua compagnia area che "ha deciso di creare una rete di trasporti facendo scalo in quasi tutti gli aeroporti, anche nei minori, nell' abito di un impegno particolare nel Mediterraneo che per noi è fondamentale. Importante creare posti di lavoro in un territorio che ne ha bisogno. Non solo creiamo nuovi collegamenti ma anche forza lavoro. Italia, Spagna, Francia e Grecia"; Lorenzo Lagorio, Country Manager Italia EasyJet che ha affermato: "EasyJet è molto presente in Sicilia, in maniera costante negli anni con un' offerta di oltre 2,5 milioni di posti, con collegamenti domestici. Rendiamo quindi possibili sia i viaggi turistici sia quelli d' affari. Un meccanismo che funziona se tutto è a posto e va incontro alle esigenze dei viaggiatori moderni. Prima di tutto la capacità di realizzare un' accoglienza adeguata. Mettendo le compagnie aeree in condizioni di proporre una buona offerta ai viaggiatori si viene a creare un meccanismo virtuoso che poi porta all' incremento degli investimenti. Bisogna quindi sviluppare le capacità del Sud Italia e della Sicilia". Domani mattina, venerdì 14 febbraio 2020, dopo l' apertura dei lavori da parte di Paolo Costa, professore di Economia dei Trasporti Università Ca' Foscari di Venezia, alle 9,30; sono previsti gli interventi di Salvatore Sciacchitano, Presidente ICAO (International Civil Aviation Organization), primo italiano a presiedere l' organismo dell' ONU che riunisce le autorità per l' aviazione civile di 193 Stat; Alessandro Albanese, Presidente Sicindustria Palermo; Antonello Biriaco, Presidente Confindustria Catania; Matteo Catani, Membro Board Assarmatori e CEO GNV; Renato Coroneo. International Propeller Clubs di Palermo; Salvatore Gangi, Presidente Regionale della Piccola Industria di Confindustria in Sicilia; Marco Falcone - Assessore Regionale Infrastrutture e Mobilità; Andrea Annunziata, Presidente Autorità del Sistema Portuale del mare di Sicilia Orientale (Catania - Augusta); Roberto Isidori, Comandante della Capitaneria di Porto; Mario Paolo Mega, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto; Pasqualino Monti, Presidente Autorità del Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale (Palermo); Pietro Spirito, Presidente Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli). Nel pomeriggio, a partire dalle 15, sono previsti gli interventi di Rodolfo De Dominicis, Presidente Uirnet; Filippo Palazzo, Responsabile Progetti Palermo della Direzione Investimenti RFI; Enrico Maria Pujia, Direttore Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie; Francesco Russo , Ordinario di ingegneria e economia dei trasporti presso l' Università degli Studi di Reggio Calabria; Ennio Cascetta, Amministratore Unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti, Società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Concluderanno il convegno gli interventi di Gaetano Armao, Vicepresidente della Regione siciliana e assessore all' Economia; Rinaldo Melucci, Sindaco di Taranto; Giuseppe Falcomatà, Sindaco di Reggio Calabria; Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo.



# La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

## La foto II porto di Sant' Erasmo torna a essere cantiere

Il porto di Sant' Erasmo ritorna di nuovo cantiere. L' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale ha avviato i lavori di potenziamento dell' ultima parte del molo di sopraflutto mediante la posa in opera di massi artificiali di calcestruzzo. L' opera si è resa necessaria dopo il forte vento di maestrale di un mese fa che era riuscito a danneggiare il molo, fino ad asportare la pavimentazione. Il potenziamento del molo è stato avviato nella parte più esposta che guarda a Est. m.p.



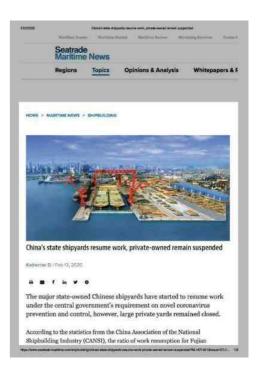


## seatrade-maritime.com

#### **Focus**

# China's state shipyards resume work, private-owned remain suspended

The major state-owned Chinese shipyards have started to resume work under the central government's requirement on novel coronavirus prevention and control, however, large private yards remained closed. According to the statistics from the China Association of the National Shipbuilding Industry (CANSI), the ratio of work resumption for Fujian province and Liaoning province has reached 75%, Zhejiang province has 66.7% and Shanghai has 62.5%. Shipyards in Guangdong province, Shandong province and Jiangsu province will gradually resume the operation. The three major shipyards under the arm of China State Shipbuilding Corporation (CSSC) in Shanghai, Waigaoqiao Shipbuilding, Jiangnan Shipyard, and Hudong-Zhonghua Shipbuilding all resumed operation. Related: Coronavirus hits shipping demand and rates, CNOOC declares force majeure In addition, CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding, CSSC Dalian Shipbuilding Industry Co and CSSC Guangzhou Shipyard International restarted work. Another two major state-owned shipbuilding companies, China Merchants Industry Holdings and Cosco Shipping Heavy Industry have also resumed operations. Read all



Seatrade Maritime News coverage on the impact of the coronavirus on shipping However, the major private shipyards in China are still suspending their normal operations. Seatrade Maritime News has contacted several private shipyards in China: the biggest private Chinese shipyard Yangzijiang Shipbuilding and another major private shipyard New Times Shipbuilding have not started shipbuilding business, while some of the others are not available to provide further information for now. The extended shutdown by the country's shipyards following the Chinese New Year holidays in effort to combat the coronavirus will impact the delivery of newbuildings, as well as impacting retrofit work such as scrubber installation on existing vessels Copyright © 2020. All rights reserved. Seatrade, a trading name of Informa Markets (UK) Limited.



## **Informare**

#### **Focus**

# L' ANCIP spiega alla Commissione Europea perché le port authority italiane non devono essere assoggettate all' imposta sul reddito delle società

L'associazione chiarisce perché l'esenzione non concede agli enti portuali alcun vantaggio selettivo L' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ha inviato alla Commissione Europea le proprie osservazioni in merito al procedimento adottato da quest' ultima per chiedere all' Italia di abolire la vigente esenzione per le Autorità di Sistema Portuale italiane dall' imposta sul reddito delle società, che secondo Bruxelles costituirebbe un aiuto di Stato incompatibile con le normative UE. Nel documento inviato alla Commissione UE, che riportiamo di seguito, l'ANCIP spiega perché il regime di tassazione delle AdSP nell' ordinamento italiano non concede loro alcun vantaggio selettivo né rientra nel campo applicativo degli artt. 107 e ss. TFUE. Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali.





## **Messaggero Marittimo**

#### **Focus**

## Ancip sulla tassazione dei porti in Italia

#### Massimo Belli

ROMA L'Ancip, Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, intervenire sulla decisione della Commissione europea affinchè l'Italia adotti opportune misure atte ad abolire la vigente esenzione dall'imposta sulle società per i porti ritenendo questi ultimi assoggettabili allo stesso regime di imposta sulle società che si applica alle imprese private. L'Associazione che rappresenta 60 imprese attive nei porti italiani, ha quindi scritto alla Direzione Generale della Concorrenza Protocollo Aiuti di Stato della Commissione europea e per conoscenza alla ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture, Paola De Micheli, ritenendo utile evidenziare la propria posizione in merito a quanto disposto dal procedimento avviato sul tema in oggetto. La decisione della Commissione di proporre opportune misure atte ad abolire la vigente esenzione per i porti italiani dell'imposta sulle società appare, secondo Ancip, fondata su presupposti errati e non contestualizzati. Al seguente link il testo integrale della lettera.





## shipmag.it

#### **Focus**

## Ancip scrive a Bruxelles: 'Porti, no alla tassazione'

Roma In difesa dei porti italiani l' Ancip, l'associazione nazionale che riunisce 60 compagnia portuali, ha deciso di intervenire contro la decisione dell'Unione europea di chiedere all'Italia di 'adottare opportune misure atte ad abolire la vigente esenzione dall'imposta sulle società per i porti ritenendo questi ultimi assoggettabili allo stesso regime di imposta sulle società che si applica alle imprese private' Stanno per scadere infatti i termini di tempo concessi da Bruxelles all' Italia per replicare alle durissime osservazioni alla base dell'indagine per aiuti di Stato, aperta formalmente dopo più di un anno di riunioni e missive tra i tecnici del ministero dei Trasporti e la Dg Competition Ue . In sostanza, l'Ue da tempo chiede all'Italia di adeguarsi agli altri Stati Ue riscuotendo le tasse in particolare l'imposta sul reddito delle società, l' Ires dalle quindici Autorità di Sistema portuale (Asp), da sempre esentate perché enti pubblici e diretta emanazione del Mit. In sindacati hanno già scritto alla ministra Paola De Micheli per ottenere un contro risente sulla vicenda. Per Bruxelles l'esenzione è una chiara infrazione dei principi del libero mercato: la Dg Competition che fa capo alla danese Margrethe



Vestager ritiene che distorca la concorrenza, procuri indebiti vantaggi alle Asp, incida sugli scambi intra-Ue e sia una misura selettiva.



# shipmag.it

#### **Focus**

# Il sindacato avverte Bruxelles: 'Le Authority sono organo di vigilanza'

E' la presa di posizione dei sindacati - Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti riportata in una lettera inviata alla DG Competition Ue in cui si rivendica che 'il ruolo delle AdSP, per conto dello Stato italiano, è di verifica e vigilanza affinché questo vincolo venga rispettato in sede istruttoria di rilascio delle necessarie autorizzazioni ad operare in porto'.





## shippingitaly.it

#### **Focus**

## Norme europee antitrust, consorzi tra vettori marittimi e connettività portuale

Contributo a cura di Antonella Teodoro \* \* consulente dei trasporti presso MDS Transmodal Entro il 25 aprile, la Commissione Europea dovrà decidere se estendere o porre fine a una normativa che ha caratterizzato il trasporto marittimo negli ultimi anni, il 'Consortia Block Exemption Regulation (Consortia BER) che prevede deroghe alla normativa antitrust per i consorzi tra le compagnie di navigazione. Il dibattito è molto forte e vede ai due antipodi le opinioni espresse dall'International Transport Forum (ITF) e dal World Shipping Council (WSC), rispettivamente contro e a favore di un'estensione della normativa. Si tratta di un momento cruciale per il trasporto marittimo, simile a quanto avvenuto nel 2008 quando, a seguito di una forte pressione da parte delle organizzazioni degli spedizionieri, le società di navigazione non hanno più potuto continuare con il sistema delle 'shipping conference'. In questo contesto legislativo, il settore marittimo ha visto l'intensificarsi del consolidamento tra le società marittime. Nel 2014, le prime 10 società di navigazione o le alleanze di allora controllavano meno del 70% della capacità globale. Nessuno aveva una quota di mercato superiore al



20%. Oggi le prime 10 linee di navigazione controllano oltre il 90% della capacità totale. Le acquisizioni nel mercato feeder rafforzano questo trend. Tra i vari attori del settore dei trasporti interessati da questi cambiamenti, indubbiamente ci sono i porti. Un indicatore utilizzato per valutare gli impatti di tali cambiamenti è fornito dal Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), indice che misura il grado di connettività dei porti sviluppato da UNCTAD (Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo), sulla base dei dati forniti da MDS Transmodal . LSCI è un indice sulla connettività dei porti specializzati nella movimentazione dei container attraverso il quale è possibile valutare, a livello comparativo, il grado di connettività su scala mondiale. L'indice descrive il livello di connettività di ogni porto rispetto ad Hong Kong nel 2006, quando il porto aveva il miglior livello di connettività (=100) - Hong Kong è oggi al 5^ posto nella classifica mondiale. Questo indice riflette anche i principali cambiamenti nella domanda e le decisioni adottate dalle compagnie di navigazione (ad esempio, la loro decisione sulla gestione delle navi sulle varie rotte). Queste decisioni possono essere viste come una risposta agli investimenti portuali e alle riforme nei porti container da parte dei vari Paesi. I dati aggiornati al primo trimestre del 2020 su LSCI indicano Shanghai porto con il migliore indice di connettività. Shanghai ha visto il suo LSCI aumentare da 135 nel 2019Q1 a 138 nel 2020Q1 accrescendo il divario con Singapore da nove a 13 punti. Rotterdam, porto con l'indice di connettività tra i più alti in Europa, ha visto crescere il suo indice da 95 a 97 tra il 2019Q1 e il 2020Q1. Analizzando la connettività a livello nazionale, Iraq, Morocco e Albania hanno invece visto il loro indice crescere al tasso più veloce tra il 2006 e il 2020. Di contro solo un numero limitato di Paesi ha osservato una diminuzione del proprio indice durante questo periodo (tra questi, Yemen e Venezuela). LSCI in Europa e in Italia Sulla base dei dati aggiornati a febbraio (mese considerato proxy del trimestre) e senza tener conto di possibili black sailings, Rotterdam appare il primo porto della classifica europea e mediterranea per la connettività. Anversa, al secondo posto della classifica con un LSCI in flessione da 95 punti nel 2019Q1 a 93 nel 2020Q1, ha visto crescere il divario con Rotterdam. Amburgo è rimasto stabile al terzo posto nell'ultimo anno, nonostante il suo indice sia scivolato leggermente da 78 a 77 punti. Stabili nella classifica dei primi 10 porti europei e meditteranei anche il porto del Pireo e Tanger Med, al sesto e ottavo posto rispettivamente con LSCI pari a 63 a 61. Oltre ad Anversa, anche Bremerhaven e Le Havre hanno visto la loro posizione in classifica



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Pagina 180

# shippingitaly.it

#### **Focus**

mesi. Di contro, Algeciras, Valencia e Barcelona, sono saliti in classifica confermando la tendenza generale di una migliore performance dei porti del Mediterraneo rispetto ai porti del Nord Europa. Concentrandosi sui principali 10 porti container italiani (Tabella 1), emerge che Gioia Tauro, principale porto transhipment, ha visto il suo LSCI passare da 43 punti nel 2019Q1 a 51 nel 2020Q1 passando dall'ottavo posto nella classifica dei porti del Mediterraneo al quarto. Il fattore principale a sostegno di questo miglioramento è da attribuire al subentro del gruppo MSC. Trieste è stato l'altro porto a beneficiare di un miglioramento nel suo LSCI, passando da 31 nel 2019Q1 a 36 nel 2020Q1. L'aumento è stato principalmente guidato dall'aumento della dimensione delle navi ospitate dal porto; nel 2020Q1 la dimensione massima è passata da circa 15,000 TEU ad oltre 18,700 TEU offerte dal servizio marittimo 2M ALLIANCE JADE/AE11. Tra i principali 10 porti container italiani compare ora anche Vado Ligure grazie all'apertura del nuovo terminal container, Vado Gateway, inaugurato lo scorso 12 dicembre. Il terminal, commissionato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e gestito da APM Terminals per i prossimi 50 anni è identificato come uno dei terminal marittimi sulla 'Nuova via della seta'. Si prevede che il terminal Vado Gateway aumenterà in modo significativo la competitività delle infrastrutture portuali liguri e italiane, rendendolo un vero hub per le merci che si spostano nella parte settentrionale del Paese, così come i mercati a nord dell'Italia, come Svizzera, Germania, nord-est della Francia. Il servizio principale offerto dal nuovo terminal è MAERSK LINE ME2 che opera sulla rotta Mediterranean Red Sea & Gulf e offre 7 navi di dimensione media 6,700 TEU. Di contro, Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia e Salerno hanno visto un calo, ma non significativo, nei loro LSCI. Complessivamente il livello di connettività portuale in Italia è migliorato mostrando un crescente interesse per i porti italiani da parte delle compagnie di navigazione. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

