



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 15 febbraio 2020**



Prime Pagine

15/02/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 15/02/2020	9
15/02/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 15/02/2020	10
15/02/2020	Il Foglio Prima pagina del 15/02/2020	11
15/02/2020	Il Giornale Prima pagina del 15/02/2020	12
15/02/2020	Il Giorno Prima pagina del 15/02/2020	13
15/02/2020	Il Manifesto Prima pagina del 15/02/2020	14
15/02/2020	Il Mattino Prima pagina del 15/02/2020	15
15/02/2020	Il Messaggero Prima pagina del 15/02/2020	16
15/02/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 15/02/2020	17
15/02/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 15/02/2020	18
15/02/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 15/02/2020	19
15/02/2020	Il Tempo Prima pagina del 15/02/2020	20
15/02/2020	Italia Oggi Prima pagina del 15/02/2020	21
15/02/2020	La Nazione Prima pagina del 15/02/2020	22
15/02/2020	La Repubblica Prima pagina del 15/02/2020	23
15/02/2020	Milano Finanza Prima pagina del 15/02/2020	24

Trieste

15/02/2020	Il Piccolo Pagina 20 Il ministro Patuanelli scende in campo: «D' Agostino merita la riconferma»	25
15/02/2020	Il Piccolo Pagina 11 Pechino congela i piani sul terminal a Trieste per il vino Made in Fvg	27
14/02/2020	Ansa Via Seta: D' Agostino, coronavirus frena sviluppo filiera vino	28

Venezia

15/02/2020	Corriere del Veneto Pagina 3 Asse tra Veneto e Austria riparte la Venezia Monaco «Urge lo sbocco a Nord»	M.Za. 29
------------	--	----------

15/02/2020	Corriere del Veneto Pagina 13	30
<u>Protocollo fanghi metà si riuseranno «Ma aspettiamo la prima benna»</u>		
15/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3	31
<u>Dal nuovo Protocollo fanghi alla banchina Alti fondali</u>		
15/02/2020	Corriere del Veneto Pagina 13	33
<u>Scavi, fondi Ue e posti di lavoro Navi a Marghera tutti i problemi</u>		
15/02/2020	Corriere delle Alpi Pagina 17	34
<u>«Collegamento viario a nord contro lo spopolamento»</u>		
15/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 4	36
<u>«Per il porto servono infrastrutture Senza è inutile parlare di sviluppo»</u>		
15/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 1	37
<u>Chiusure Mose, Porto a rischio</u>		
15/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2	38
<u>«Innalzamento del mare Portualità a rischio con le chiusure del Mose»</u>		
15/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2	40
<u>«Cento milioni cercansi» Il bando sul sito del Cvn</u>		
15/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2	41
<u>VGate, il terminal di Chioggia con pescaggi fino a 18 metri</u>		
14/02/2020	Ansa	42
<u>Porti: in Adriatico scali fanno squadra per 'sfondare' in Ue</u>		
14/02/2020	Il Nautilus	43
<u>Porti del Nord Adriatico: nuovo impulso alle azioni condivise per pesare in Europa</u>		
14/02/2020	Messaggero Marittimo	44
<u>Evitare il declino del porto di Venezia</u>		
14/02/2020	Sea Reporter	46
<u>Porti del Nord Adriatico: nuovo impulso alle azioni condivise per pesare in Europa</u>		
14/02/2020	shipmag.it	47
<u>Essere o non essere un porto? Il dilemma di Venezia</u>		
14/02/2020	shipmag.it	48
<u>I porti del Napa insieme ai TEN-T Days</u>		

Savona, Vado

15/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 17	49
<u>Svincolo di Bossarino e rete ferroviaria Vado battezza la nuova era portuale</u>		
14/02/2020	Savona News	50
<u>Vado, tavolo di confronto sulle infrastrutture: Rfi è pronta a potenziare la linea ferroviaria in vista degli imponenti traffici della piattaforma</u>		
15/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 23	51
<u>Funivie, confermata la cassa «Non bloccare l' impianto»</u>		

Genova, Voltri

15/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9	52
<u>Fusione Psa-Sech e tasse Ue il porto alla resa dei conti</u>		
13/02/2020	Portnews	53
<u>Su Psa-Sech prevalga il buon senso</u>		
15/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 17	55
<u>Porto, ecco chi impone la svolta</u>		
15/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9	57
<u>Milleproroghe Merlo: "Accolte le nostre istanze"</u>		

14/02/2020	FerPress	Milleproroghe: Merlo (Federlogistica-Confrasperto), bene articolato per favorire uso energia elettrica nelle banchine	58
14/02/2020	shipmag.it	Merlo: 'Con Milleproroghe più vicina la svolta Green dei porti'	59
14/02/2020	The Medi Telegraph	Merlo: "Grazie a milleproroghe la svolta verde dei porti è più vicina"	60
15/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	Italia, la febbre dei container	61
15/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	Febbre dei container	62
15/02/2020	Milano Finanza Pagina 15	All' angolo anche la filiera della logistica	63
15/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 9	Confetra: Governo faccia qualcosa per la viabilità del porto di Genova	64
14/02/2020	Genova Today	Nave delle armi, Cgil e associazioni protestano in Prefettura	65
14/02/2020	PrimoCanale.it	Nave Bana, la Cgil al Prefetto: "Armi, la legge ne vieta anche il transito"	66
14/02/2020	Genova24	Cooperazione e infrastrutture, siglata intesa tra Regione Liguria e direzione marittima	67
14/02/2020	PrimoCanale.it	Porti, firmata l' intesa tra Regione Liguria e Direzione marittima	68
14/02/2020	La Gazzetta Marittima	Stazioni Marittime e ricadute economiche La Gazzetta Marittima	69
14/02/2020	La Gazzetta Marittima	Il Piacenza Rail Shuttle da Genova per CMA CGM	71

La Spezia

15/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34	Coronavirus, saltano tre approdi A rischio il 20 per cento dei traffici	72
15/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34	Controlli all' ingresso in porto, ecco cosa prevede la direttiva	73
15/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35	Una sola dottoressa per gestire l' emergenza	74

Ravenna

15/02/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	<i>ANDREA TARRONI</i> Due offerte in campo per il nuovo hub portuale, ma non c' è la Cmc	76
15/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 43	Hub portuale: due le offerte arrivate	77
14/02/2020	Informare	Due le offerte per la realizzazione del progetto Hub Portuale di Ravenna	78
14/02/2020	Ravenna Today	Hub portuale, due offerte per l' affidamento dei lavori di escavo dei fondali	79
14/02/2020	RavennaNotizie.it	Bando di gara per i lavori Hub Portuale di Ravenna: arrivate due offerte	80
14/02/2020	shippingitaly.it	Terminal Container Ravenna ha fatto gli straordinari per Msc	81

Marina di Carrara

15/02/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 23	83
<hr/>		
15/02/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 43	84
<hr/>		
15/02/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 43	85
<hr/>		
15/02/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 43	86
<hr/>		

Livorno

15/02/2020	Il Fatto Quotidiano Pagina 14	<i>Antonio Massari e Giacomo Salvini</i>	87
<hr/>			
15/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 13		88
<hr/>			
15/02/2020	Il Tirreno Pagina 15		89
<hr/>			
15/02/2020	Corriere Fiorentino Pagina 9		91
<hr/>			
14/02/2020	shipmag.it		92
<hr/>			
15/02/2020	La Nazione Pagina 10		93
<hr/>			
15/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 54		94
<hr/>			
14/02/2020	Expartibus		95
<hr/>			
14/02/2020	FerPress		97
<hr/>			
14/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i>	99
<hr/>			
14/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	100
<hr/>			
14/02/2020	Regione Toscana		102
<hr/>			
14/02/2020	Ansa		104
<hr/>			
14/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	105
<hr/>			
14/02/2020	La Gazzetta Marittima		106
<hr/>			
14/02/2020	La Gazzetta Marittima		107
<hr/>			
14/02/2020	La Gazzetta Marittima		108
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

15/02/2020	La Nazione Pagina 10	109
Aeroporto, Tav e strade La Toscana è immobile		
15/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 57	110
Pesca sportiva, ecco l' area		
14/02/2020	Expartibus	111
Pesca sportiva nei Porti della Toscana, individuate le aree		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/02/2020	Corriere Adriatico Pagina 10	113
Un comitato candida il porto storico a Patrimonio Unesco		
15/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 36	114
Il Comitato porto storico: «No a grandi navi e smog»		
15/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 36	115
Lavori in corso alle banchine		
14/02/2020	Ancona Today	116
Porti, Ceriscioli sulla manutenzione: «Dare un' organizzazione efficace»		
14/02/2020	Ancona Today	117
Via il traffico commerciale dal porto antico, Aic: «Pieno sostegno al comitato»		
14/02/2020	Ansa	118
Comitato Porto Storico Ancona, no a grandi navi e inquinamento		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41	119
La Porto Romano non deve versare la Tari al Comune		
15/02/2020	La Provincia di Civitavecchia Pagina 13	120
Coronavirus: la Asl forma il porto		
14/02/2020	La Gazzetta Marittima	121
Coronavirus: informativa a Civitavecchia La Gazzetta Marittima		
14/02/2020	La Provincia di Civitavecchia	122
Zona economica speciale, la Cpc rilancia		

Napoli

15/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	123
Lo shipping spinge l'economia della Campania		
15/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	124
Shipping e Campania		
14/02/2020	FerPress	125
MedCom Forum: Spirito (AdSP Tirreno Centrale), porti non generano merci senza un progetto industriale		
14/02/2020	Ildenaro.it	126
Cascetta: Stanziati 60 miliardi, ora si aprano i cantieri: valgono 120 mila posti in 10 anni		
14/02/2020	Informazioni Marittime	127
Napoli, al via lavori tra Bausan e Sant' Erasmo		

Salerno

14/02/2020 **Salerno Today** 128
Camerota: arrivano i fondi per il porto, l'annuncio del sindaco

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

15/02/2020 **Il Mattino** Pagina 2 129
Gioia Tauro, da «porto dei miracoli» a icona delle potenzialità inutilizzate

Olbia Golfo Aranci

15/02/2020 **La Nuova Sardegna (ed. Gallura)** Pagina 37 131
Ricorso al Tar per poter parlare in Consiglio

Cagliari

15/02/2020 **Milano Finanza** Pagina 18 *ANDREA PIRA* 132
Cent'anni d'isolitudine

15/02/2020 **Il Manifesto** Pagina 4 134
La crisi Tirrenia mette a rischio la «continuità»

14/02/2020 **Sardinia Post** 135
Collegamenti Sardegna-Corsica fermi: mercoledì arriva traghetto sostitutivo

Messina, Milazzo, Tremestieri

15/02/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 25 136
Erosione costiera: firmata la convenzione, subito i primi lavori

14/02/2020 **Il Dispaccio** 137
Villa San Giovanni (RC), erosione costiera: partono i lavori di messa in sicurezza delle abitazioni tra i torrenti Piria e Zagarella

14/02/2020 **Reggio Tv** 138
Villa San Giovanni. Erosione costiera, partono i lavori di messa in sicurezza delle abitazioni

14/02/2020 **Stretto Web** 139
Erosione costiera a Villa San Giovanni, firmata la convenzione. Partono i lavori di messa in sicurezza delle abitazioni tra i torrenti Piria e Zagarella

Palermo, Termini Imerese

15/02/2020 **La Sicilia** Pagina 11 140
«Sud: 60 mld sui trasporti per creare 120mila posti»

14/02/2020 **Economia Sicilia** 141
Trasporti: Monti (Autorità portuale Palermo) "Sicilia deve colmare gap"

14/02/2020 **TempoStretto** *ROSARIA BRANCATO* 142
Trasporti marittimi: pronto un piano da 300 mln in 5 anni

14/02/2020 **FerPress** 143
MedCom Forum: Cascetta, un piano di accessibilità per il Sud con 5 proposte. 60 mld già finanziati da spendere per creare 120 mila posti

Focus

15/02/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 6	<i>Sissi Bellomo</i> 149
<hr/>		
15/02/2020	Milano Finanza Pagina 15	151
<hr/>		
14/02/2020	shipmag.it	152
<hr/>		
14/02/2020	FerPress	153
<hr/>		
14/02/2020	La Gazzetta Marittima	154
<hr/>		
14/02/2020	La Gazzetta Marittima	155
<hr/>		
14/02/2020	La Gazzetta Marittima	156
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI




Achille Lauro si racconta
«Con i soldi del successo
ho ripreso i gioielli di nonna»
di **Aldo Cazzullo**
alle pagine 20 e 21

la Lettura



In edicola
La politica che fa ridere
è un guaio per la satira:
il dibattito su «la Lettura»
di **Antonio Carloti**
nel settimanale culturale

Prolife
10 miliardi di fermenti vivi certificati
10 ceppi attivi



Il voto in America

MA TRUMP SI PUÒ FERMARE

di **Alberto Alesina**

Come diceva Mark Twain è molto difficile fare previsioni, soprattutto sul futuro, ma io ne azzardo una. Donald Trump vincerà le elezioni di novembre a meno che il partito democratico non nomini l'ex sindaco di New York Mike Bloomberg.

Perché? Cominciamo dai motivi per cui Trump ha ottime possibilità di essere rieletto. Tradizionalmente il presidente uscente è avvantaggiato soprattutto quando l'economia va bene, cioè crescita alta e disoccupazione bassa. In questo senso l'economia favorisce Trump, anche deflazionando le mirabolanti descrizioni del presidente secondo cui gli Stati Uniti avrebbero raggiunto una specie di Nirvana. Gli Usa non hanno avuto una recessione per 11 anni, ma di questi 11 solo tre erano con un Trump presidente. Il tasso di crescita durante la presidenza di Trump è intorno al 2,5 per cento ed è simile a quello degli ultimi anni di Obama e al di sotto di quel 3 per cento che è considerato un po' il punto che divide crescita alta e modesta per gli Stati Uniti e che è più o meno la media della storia recente americana. Non solo, ma questi tassi di crescita sono per ora relativamente deludenti dato il forte stimolo fiscale di Trump. Siamo ben lontani dal fenomenale 6 per cento che prometteva. La disoccupazione è ai minimi storici al 3,6 per cento, ma già aveva un trend discendente ed era intorno al 5 per cento quando Trump è salito al governo. I salari stanno finalmente risalendo un poco, circa lo 0,4 per cento sopra l'inflazione. Il mercato azionario è esplosivo.

continua a pagina 22



La partenza dalla Cina di Niccolò, il ragazzo italiano di 17 anni, bloccato da giorni a Wuhan: aveva la febbre ma non è contagiato dal coronavirus

L'EMERGENZA OGGI IL RIENTRO DI NICCOLÒ

Il virus avanza: primo caso anche in Africa

Primo caso di coronavirus in Africa. La conferma è arrivata dal ministero della Salute, proprio mentre in Cina i morti sono arrivati a 1.400 e i contagiati sfiorano i 65 mila casi. Intanto è partito da Wuhan, con un Boeing dell'Aeronautica militare italiana, il 17enne di Grado rimasto per due volte bloccato in Cina perché aveva la febbre.

da pagina 8 a pagina 11

SONDAGGIO: GLI ITALIANI E LA PAURA

«Non è peggio della Sars»

di **Nando Pagnoncelli**

Niente psicosi, l'emergenza unisce gli Italiani che danno sostegno bipartisan alle misure per combattere la pandemia. Giudicato positivamente l'operato del premier Conte.

a pagina 8

Il leader di Iv: è ora di parlare d'altro. Bellanova: la sfiducia a Bonafede? Non è all'ordine del giorno

Governo, segnali di tregua

Il premier: «Non ho problemi con Renzi e non penso a un Conte ter»

Dopo una giornata, quella di giovedì, trascorsa ad alzare i toni ed arrivare a sentire soffiare con forza il vento della crisi, ieri si è cercato di non esasperare la situazione. Con il premier che ha ribadito: «Non ho problemi con Renzi e non penso a un Conte ter». Anche da Italia viva, il partito dei renziani, arrivano segnali di distensione: «È ora di parlare d'altro». Con la ministra Bellanova che dice: la sfiducia a Bonafede? Non è all'ordine del giorno.

da pagina 2 a pagina 7

LA COMPAGNIA IN LIQUIDAZIONE

Air Italy, a rischio in 1.500

di **Leonard Berberi** e **Fabio Savelli**

Air Italy in liquidazione. Già pronto il licenziamento collettivo dei 1.500 dipendenti. I liquidatori: «Valuteremo cessioni di rami d'azienda».

a pagina 30

GIANNELLI



SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Le ferie obbligate del Parlamento (e le liti sui posti)

Mentre Palazzo Chigi brucia, il Parlamento nemmeno discute. Dalla ripresa dei lavori dopo le festività natalizie è praticamente fermo, immobilizzato dalla (finta) crisi di governo. A Palazzo Madama l'unico brivido l'ha offerto questa settimana il voto su Salvini.

continua a pagina 5

A DISTANZA DI UN ANNO

Maura, Simona: la campionessa e la sorella unite nel suicidio

di **Marco Bonarrigo**

Una lettera alle figlie, secretata dal pm, e uno o più indagati per il suicidio di Simona, sorella della maratona Maura Viceconte.

a pagina 17

IL CANDIDATO DI MACRON

Sexy scandalo per Parigi

di **Stefano Montefiori**

Macron perde il suo candidato sindaco Benjamin Griveaux, 42 anni. Un dissidente russo ha diffuso un suo video intimo.

a pagina 15

FRANCA FOSSATI-BELLANI
con **AGNESE CODIGNOLA**
CURARE I BAMBINI È LA MIA MEDICINA



in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La storia dell'ex rapinatore laureatosi alla Cattolica — raccontata sul Corriere da Elisabetta Andreis — è un «red carpet» di umanità coraggiosa: capellani dal cuore d'oro e dal polso di ferro, professoressa di italiano in pensione e il protagonista, Daniel Zaccaro, che adesso gira le scuole per parlare ai balordi con l'autorevolezza di chi lo è stato. Ma il posto d'onore va a una signora rimasta nell'anonimato per ragioni di ruolo: la pm del Tribunale dei minorenni di Milano che ha fatto condannare Daniel. Quella donna è stata a lungo il suo incubo. In ogni processo che lo annoverava tra gli imputati, spuntava lei. Severa e implacabile nell'applicazione del codice. Ma una volta che indulgesse a qualche sconto di pena per il desiderio di compiacerlo. Era

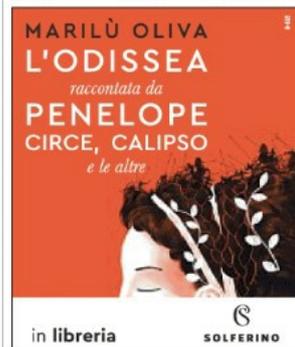
Il Laureato

convinta che il ragazzo si sarebbe salvato solo se qualcuno lo avesse messo finalmente davanti allo specchio delle sue responsabilità.

L'anno scorso mi capitò di intervistare Daniel in televisione. Quando gli chiesi perché da adolescente era stato un bullo di scuola e poi di quartiere, rispose: «Era il mio modo di sfidare gli adulti: cercavo disperatamente qualcuno che meritasse il mio rispetto». Daniel reclamava esempi autorevoli ed è cambiato appena li ha trovati: il cappellano, la prof, la pm inflessibile. L'altro ieri alla Cattolica c'era anche lei. E la carezza che ha dato alla corona d'alloro del «suo» laureato è il degno finale di una storia dove il bene autentico sa di sale, più che di miele.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MARILÙ OLIVA
L'ODISSEA
raccontata da
PENELOPE CIRCE, CALIPSO
e le altre



in libreria SOLFERINO





Anche il suo fedelissimo ministro della Giustizia critica Trump per i tweet trionfalistici sullo scampato impeachment. Ma forse è solo una lite da Barr



Sabato 15 febbraio 2020 - Anno 12 - n° 45
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 3,90 con il mensile FQ Millennium
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ANTI-CASTA Cancellieri: "Non dateci per morti" Vitalizi, M5S in piazza e retromarcia Casellati

■ Oggi la manifestazione contro la restaurazione e i privilegi dei parlamentari. Dopo le dimissioni da capo, Di Maio sarà sul palco. E ora la presidente del Senato propone di azzerare la commissione in conflitto d'interessi

● GIARELLI E RODANO A PAG. 6-7



MESSAGGI Il boss che procreò dal 41 bis Ora Graviano lancia Dell'Utri contro B.

■ Seconda deposizione del capo di Brancaccio al processo Ndrangheta stragista. Oltre a raccontare l'incontro nella cella del "carcere duro" con la moglie, parla per la prima volta dell'ideatore di FI

● LILLO, MUSOLINO E PIPITONE A PAG. 10-11

Un anno bullissimo

di MARCO TRAVAGLIO

Da quando ha abbandonato per sempre la politica, Renzi è un uomo d'affari che bada al sodo: cioè al soldo. Almeno finché troverà qualche fiera di paese o sagra della porchetta disposta a pagarlo per dire le stesse fesserie che prima, quando era un politico, dicevagratis. Quindi interrogarsi sulle sue idee, principi, programmi, riforme, o sulla partecipazione dei suoi al Consiglio dei ministri non è sbagliato: è inutile. La cosiddetta Italia Viva non è un partito: è una ditta a conduzione familiare con più ministri, sottosegretari, deputati, senatori, capigruppo, capidelegazione, capicommissione, dirigenti, tesorieri e nominati statali e parastatali che elettori. E la totale assenza di elettori, e-siziale per qualsiasi partito, per una ditta è manna dal cielo.

Immaginate che fine farebbe, se fosse ancora in politica, Renzi dopo aver così lodato ieri su Facebook l'amico Macron, quello che in Francia non può più mettere il naso fuori dall'Eliseo perché se no lo linciano: "Macron che va sui ghiacciai del Monte Bianco a sottolineare l'urgenza della grande battaglia sul climate change fa una cosa giusta. Noi siamo con lui e con tutti quelli che hanno a cuore il futuro del Pianeta. Senza ideologia, ma concretamente. Continuo a pensare che servano leader capaci di guardare al futuro, non solo al giorno dopo giorno". Detto da chi s'è opposto persino alla plastic tax e ha votato per l'inquinantissimo Tav Torino-Lione, è roba da perdere tutti gli elettori in un colpo solo: ma lui non ne ha e non corre pericoli. Nemmeno quando scrive che "il Lodo Conte è incostituzionale secondo i principali esperti (Briatore e Lele Mora, ndr). Cercheremo di cambiarlo in Parlamento prima che venga bocciato dalla Corte Costituzionale come già avvenuto alla legge Bonafede". La Bonafede non è stata affatto bocciata: la Consulta ha ribaltato 30 anni di giurisprudenza costante per contestare l'interpretazione "retroattiva" data dai giudici a una norma sull'esecuzione delle pene. E finora l'unico leader giallorosa ad aver firmato leggi incostituzionali è proprio Renzi, per la precisione tre: il Jobs Act, la riforma Madia della PA e l'Italicum. Figurarsi poi che gli farebbero i suoi eventuali elettori se gli si tenessero dire che "Conte è il massimo esperto nel cambiare maggioranza" (è ciò che accade nel sistema proporzionale voluto da Renzi col Rosatellum e, se abbiamo il governo Conte-2, è grazie alla fiducia dei renziani) e "il tono di Conte è sbagliato, ma ai fatti da dietro del premier rispondiamo senza falli di reazione" (dopo che in tre giorni ha votato tre volte con le destre contro il suo governo).

SEGUE A PAGINA 24

A CUCCIA ARRIVANO LE NOMINE, MEGLIO STARE A TAVOLA

POLTRONA VIVA

6 ANNI DOPO L' "ENRICOSTAISERENO", RENZI RITIRA I RICATTI A CONTE E VOTA TUTTO, STRETTO FRA RESPONSABILI FI E PENTITI IV

● MARRA, MELETTI, PROIETTI E TECCE A PAG. 2-3

SARA TURCHETTI, CAMERA PENALE
"Io, avvocato, difendo l'alt alla prescrizione dei reati"

● SALVINI A PAG. 4

LE VERE VITTIME DELLA BARBARIE
"Mio marito mi stalkerava, salvo per 20 mesi di stallo"

● PACELLI A PAG. 5

SARDINE, IL VUOTO DEL PRINCIPINO CHE DICE BANALITÀ

● ANDREA SCANZI A PAG. 13

PLURALISMO RAI, NON BASTA LA MULTA AGCOM

● GIOVANNI VALENTINI A PAG. 13



IL NUOVO FILM



Il dottor Verdone e la sua commedia molto "scorretta"

● PONTIGGIA A PAG. 23

FACCIAMO RIPARTIRE IL SUD E SAREMO RICCHI COME LA GERMANIA



In abbinata con il Fatto Quotidiano a 3,90€

TECNO-RELIGIONE

Le suore di clausura predicano il Vangelo usando Whatsapp

● TRUZZI A PAG. 18



BUFALE CLIMATICHE

Groenlandia "verde", solo uno spot di Erik il Rosso (un brigante)

● LUCA MERCALLI A PAG. 17



La cattiveria

Il boss Giuseppe Graviano: "Ho concepito mio figlio dal 41 bis". Ma alza la mano chi non si è mai vantato di avercelo lunghissimo

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

"PARASITE" NON È ANTICAPITALISTA, MA LA STORIA DI UNA SCONFITTA

● STEFANO FELTRI A PAG. 19



ANNO XXV NUMERO 39 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASIA SABATO 15 E DOMENICA 16 FEBBRAIO 2020 - € 2,50

Arringa per Gabriel Matzneff, accusato di una pedocriminalità che non ha mai potuto compiere (non c'era) e prescritto dalla Storia

Non devo difendere in giudizio Gabriel Matzneff, ma saprei come farlo assolvere dall'accusa di pedocriminalità, aggressione sessuale ai danni di minori...

Il fatto non costituisce reato, e, in via secondaria ma non per importanza, chiedere l'estinzione del reato per avvenuta prescrizione secolare, scattata a partire dal 1989...

dotto da corpi giovanissimi, anche prepubescenti, si è fatto seduttore per guadagnarsi attraverso il peccato, nel piacere reciproco non violento e anzi dolcemente intimo...

IL TATTICISMO E' COME UN VIRUS

Regge o non regge? Renzi non combatte solo contro i tempi lunghi della giustizia ma anche contro i tempi lunghi della stagione politica...

La domanda politica a cui oggi nessuno sa rispondere è una e soltanto una e coincide con un quesito che può lineare non si può, ma insomma, diciancolata tutta, questo governo cade o non cade?

oppure non individuare un briciolo di senso in questa spessosa battaglia fra tatticismi contrapposti. E la risposta seria ma non seria è che il tatticismo è uno sballo assoluto...



Matteo Renzi

La tirannia democratica di Trump

Il presidente è un novello Caligola, può essere esposto, denunciato e criticato duramente dai media, ma nessun meccanismo sembra in grado di metterlo con le spalle al muro.

Heri dicebamo, ieri dicevamo che il voto del Senato americano sull'impeachment di Trump avrebbe diviso dei poteri e il loro bilanciamento perché autorizza un capo del...

Il suo cavallo Incitatus, per una comparazione appropriata. In questa situazione Trump dice: non ho interferito nella giustizia federale (clamoroso rovesciamento e integrale della verità, il suo è un comportamento sotto gli occhi di tutti e tutti i giorni evidente) ma ho...



Cartoon illustration

Quella pippa di Griveaux

Il candidato scarso di Macron a Parigi si è dimesso (perché è scarso). Uno scandalo che ci sa di salvezza

Alternative non ce ne sono, ha detto l'ormai ex candidato sindaco di Parigi, Benjamin Griveaux, abbandonando la corsa elettorale...

Caduta e rimbalzo

La recessione che si profila ha cause esterne e nazionali. I fattori che possono aiutarci. Ma serve flessibilità

I dati sulla caduta della produzione industriale, in Italia ma anche nella maggior parte dei paesi Ue, segnalano un preoccupante peggioramento del...



Cartoon illustration

perloso Sanders e spodestare la Casa Bianca, iniziano a pensare i democratici, forse la strada migliore è quella bloombergiana.

Sanders vs Bloomberg

C'è chi dice: "Non ci resta che Mike". Lo scontro atomico nella sinistra

Milano. I giornali americani sono pieni dei tormenti più o meno americani dell'establishment del Partito democratico americano, che ha riscoperto un trascurato...

pericolo Sanders e spodestare la Casa Bianca, iniziano a pensare i democratici, forse la strada migliore è quella bloombergiana.

Non ne azzeccano una Responsabili chi? Perché il piano di Conte (e del Pd) di sostituire Renzi al Senato forse è più difficile del previsto. Numeri e storie

Roma. Chissà se, come dicono nel Pd, il problema sia nell'eccessivo nervosismo di Romano Prodi, che giovedì sera - di fronte ai grilli che propugnavano un futuro da giornalista semplice - rispondeva serafico che "ci sarà un Conte ter".

Lotta di classe alla Tate Adesso va di moda dire "le élite Azili", nuovo insulto populista in tempi di global insulso per quelli che...

Bello discutere se il proletariato debba emanciparsi nel modo classico di Ron Leach, o praticando invece il molto più innovativo metodo "Parasite" di Bong Joon-ho.

Non ne azzeccano una Responsabili chi? Perché il piano di Conte (e del Pd) di sostituire Renzi al Senato forse è più difficile del previsto. Numeri e storie

Roma. Chissà se, come dicono nel Pd, il problema sia nell'eccessivo nervosismo di Romano Prodi, che giovedì sera - di fronte ai grilli che propugnavano un futuro da giornalista semplice - rispondeva serafico che "ci sarà un Conte ter".

perloso Sanders e spodestare la Casa Bianca, iniziano a pensare i democratici, forse la strada migliore è quella bloombergiana.

Lotta di classe alla Tate Adesso va di moda dire "le élite Azili", nuovo insulto populista in tempi di global insulso per quelli che...

Bello discutere se il proletariato debba emanciparsi nel modo classico di Ron Leach, o praticando invece il molto più innovativo metodo "Parasite" di Bong Joon-ho.

Bello discutere se il proletariato debba emanciparsi nel modo classico di Ron Leach, o praticando invece il molto più innovativo metodo "Parasite" di Bong Joon-ho.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



SABATO 15 FEBBRAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 39 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
ESA 11204971 F. Gioia Ed. v. Sallusti

INCOLLATO ALLA POLTRONA

«Preparatevi al Conte Tre»

*Il premier nega, ma il suo portavoce lo smentisce: pronto il terzo esecutivo dell'avvocato
Rivoluzione fisco: chi paga il medico in contanti non può dedurre*

■ In un audio «rubato» Rocco Casalino, il portavoce del premier, sconfessa il presidente del Consiglio sull'ipotesi di un prolungamento del suo mandato: «Tranquilli, ci sarà un Conte ter». Intanto il governo cambia idea sul Fisco: le spese mediche cash non si possono detrarre, salta il rinvio dell'obbligo di tracciabilità e nel Milleproroghe un nuovo stop alle trivelle.

servizi da pagina 2 a pagina 6

L'EDITORIALE

LA CRISI D'ASTINENZA

di Alessandro Sallusti

Secondo Conte, Zingaretti e Bersani, Matteo Renzi è un duceto irresponsabile propenso a fare il guastatore. Per una volta, più o meno, i tre azzeccano l'analisi ma per non smentirsi sbagliano la diagnosi, che semplificata è: la deve smettere o per lui saranno guai. Sbagliano perché Matteo Renzi non la smetterà mai, lui è quella cosa lì da quando è nato e invecchiando non migliora ma può solo peggiorare. Che il suo partito sia al quaranta o al tre per cento non cambia assolutamente nulla: o comanda lui o fa casino (per la verità faceva casino anche quando comandava). Pretendere che Matteo Renzi stia sotto padrone o che solo collabori per portare acqua al mulino di un altro mugugno è come sostenere che il sole sorge a Ovest: sbagliato e impossibile.

Siccome le cose stanno esattamente così, e lo sapevano anche i sassi, c'è da chiedersi se i veri «irresponsabili» di questa situazione non siano invece Conte e Zingaretti, che hanno imbarcato Renzi per dare vita a un governo senza senso e senza alcun collante, né umano (si odiano tra loro) né politico, pur di evitare le urne.

È inutile che adesso i governativi frignino offesi. Cosa pensavano, che Renzi se ne sarebbe stato buono e zitto a cuccia mentre Di Maio gira il mondo (più che altro a farsi foto con i big di turno), Conte gioca a fare lo statista e Zingaretti si atteggiava a leader? Poveri illusi, non sanno che il bello deve ancora venire, che questo signore li tirerà molto più scemi di quello che sono già di loro.

La questione non è solo di contenuti politici. Uno che è stato segretario e premier non accetterà mai di fare il vice, figuriamoci la comparsa. Con che risultato? Probabilmente nessuno, ma questo a Renzi poco importa. Lo ha ben capito il presidente Mattarella, che quando la situazione sembra precipitare come è successo l'altra sera, ordina a tutti di stare buoni, fermi e zitti che è l'unico modo per neutralizzare il matto e andare avanti. Il Colle sa che come tutti i drogati di potere, Renzi ha le crisi di astinenza che placa per qualche giorno con il metadone della ribalta mediatica e dell'attenzione politica, poi tutto torna come prima.

Occhio però, i drogati (di potere), come noto, tra un metadone e l'altro, rischiano l'overdose suicida o il raptus assassino. Con loro non c'è mai da stare tranquilli, e per questo sono certo che questo governo non durerà a lungo.

SESSISMO AL ROVESCIO

Ma quale superiorità: gli omo sono come gli etero

di Valeria Braghieri a pagina 9



COMING OUT Ely Schlein, vice presidente dell'Emilia Romagna

SANTORI STRAPARLA

L'ultimo delirio della Sardina: Salvini eroticamente tamarro

di Massimiliano Parente a pagina 8



CONFUSO Mattia Santori, uno dei leader delle Sardine

POLEMICA SULLA CONFERMA DELLA CITTADINANZA

Il Duce, Salò e la storia che non si cancella

di Giannino della Frattina

E adesso come faremo? Perché l'altra notte a tarda ora le agenzie hanno battuto la feroce notizia: la coraggiosa lotta di un indomito manipolo di difensori della libertà (loro e di tutti noi) è stata piegata. Seppur all'ultimo. L'eroico assalto condotto con sprezzo del pericolo a un cadavere, peraltro già appeso a testa in giù e debitamente sfregiato e oltraggiato a Piazzale Loreto, è stato purtroppo respinto. Non con

le baionette, ma dal democratico voto del consiglio comunale di Salò che ha bocciato a stragrande maggioranza la richiesta di revocare la cittadinanza onoraria concessa a Benito Mussolini dal commissario prefettizio nel 1924. Molti anni prima di quell'ultimo scorcio di era fascista che proprio sulle sponde del Lago di Garda pose l'ultima trincea della Repubblica sociale italiana per affrontare l'assalto (...)

segue a pagina 9

I RETROSCENA

CONTE CERCA LA ROTTURA

«Che fai, mi cacci?» Giuseppe tentato

di Adalberto Signore

Dieci anni dopo, la deriva finale dello scontro frontale tra Giuseppe Conte e Matteo Renzi non promette niente di buono. L'ex premier, infatti, ieri si è lasciato sfuggire un «se vuole mi cacci pure che a molti ha ricordato quel «che fai mi cacci?» che nel 2010 sancì di fatto la rottura tra Gianfranco Fini e Silvio Berlusconi. E che solo qualche mese dopo avrebbe portato (...)

segue a pagina 3

LE TRAME DI RENZI

Matteo alla guerra di logoramento

di Augusto Minzolini

La scena è sempre quella del duello all'Ok Corral. Se provochi Rocco Casalino dicendo che i renziani stanno mandando lui e il suo principale, cioè Giuseppe Conte, a casa, ti senti rispondere con un tantino di prosopopea: «Amore, ci sarà un Conte ter, stai tranquillo!». Della sbrasata nel Palazzo gira anche l'audio, tant'è che il renziano Michele Anzaldi (...)

segue a pagina 2

FOTO RUBATE AL CANDIDATO DI «EN MARCHE»

Scandalo sexy in Francia In mutande è Macron

di Marco Gervasoni

Un'apparente piccola vicenda che punta però a un obiettivo grosso: Macron. Così potremmo commentare l'uscita di scena di Benjamin Griveaux, candidato del partito del presidente alle elezioni per il Comune di Parigi. Dalla morte del presidente Faure nelle braccia di una prostituta all'Eliseo nel 1899 fino a Hollande pizzicato in scooter (...)

segue a pagina 12
De Remigis a pagina 12

I CONTI NON TORNANO

Paradosso italiano: Paese fermo e spread giù

di Nicola Porro

a pagina 6

LA PANDEMIA SI ALLARGA

Il virus sbarca in Africa: caos

Angeli e Giannini alle pagine 14-15

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SOTTOCANTIERE: IL TERZO CANTIERE DI S. GIUSEPPE (CANTIERE)

IL GIORNO

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

SABATO 15 febbraio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



L'analisi del Tar Lombardia

Appalti e pagamenti fanno ancora litigare «Servono leggi semplici»

Giorgi, Girotti e Raspa alle pagine 2 e 3



Monza, la lettera dei genitori

Suicidi al liceo «Troppe pressioni»

Galvani a pagina 14



Il piano per rimpatriare le imprese

Giù l'ires e altri sconti: così il governo cercherà di riportare a casa la produzione. Molti big sono già tornati

Catapano alle pagine 4 e 5

Quelle schermaglie infinite

Conte e Renzi ora basta liti, l'Italia è ferma

Bruno Vespa

Matteo Renzi conferma di avere la pistola con il colpo in canna per il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede, ma allontanandosi dall'Italia per qualche giorno l'ha messa in un cassetto. La mozione di sfiducia è pronta e può essere tirata fuori al momento opportuno. Ma il momento potrebbe tardare settimane. Al tempo stesso Italia Viva è pronta a votare la fiducia al governo quando Giuseppe Conte manderà in Parlamento il pacchetto giustizia approvato dal Consiglio dei ministri l'altra notte, incluso il lodo sulla prescrizione che Renzi sostiene di non voler accettare per nessuna ragione. Che senso ha tutto questo? Apparentemente nessuno.

Continua a pagina 8

AUMENTANO I DOTTORI VITTIME DEL VIRUS A WUHAN. E IN AFRICA C'È IL PRIMO CONTAGIO FINE DELL'INCUBO CINESE PER NICCOLÒ: OGGI ARRIVA A ROMA. ANDRÀ IN QUARANTENA



I MEDICI EROI GIÀ SEI MORTI

G. Rossi alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Traffico internazionale di coca

«Così da agente infiltrato ho sgominato "i milanesi"»

Palma nelle Cronache

Milano

Piano di rinascita del Corvetto Sala contestato

Mingoa nelle Cronache

Milano

Maratone e Giro: si andrà a piedi per 7 domeniche

Servizio nelle Cronache



Incontro fra il cantautore e Zuppi a Bologna

Guccini e il cardinale Dibattito su 'Dio è morto'

Turrini a pagina 25



Buferà politica, resta tutto come nel 1924

Salò non cambia idea: Duce cittadino onorario

Perfetti a pagina 10



ANGELA CAPUTI
Giuglia

www.angelacaputi.com



Oggi 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 del Labour, Bolsonaro e le stelle, futuro del Rojava, biciclette a Copenaghen



L'ultima

RUSSIA Vietato parlare di aborto, la show-girl Vodonaeva sotto accusa per un post su Instagram Yuri Colombo pagina 16

quotidiano comunista il manifesto oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

SABATO 15 FEBBRAIO 2020 - ANNO L - N° 40

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

foto di Fabrizio Gandolfo/Ansa



Pronte le lettere di licenziamento per tutti i 1.450 lavoratori di Air Italy. Il governo convoca sindacati e regioni (Sardegna e Lombardia), non i commissari per evitare la liquidazione. E intanto le voci di crisi della compagnia dei traghetti accentuano il dramma dell'isola pagina 4

La doppia crisi I virus dell'economia alimentano quelli della politica

ALFONSO GIANNI

Si soffiano venti di crisi. Non è bufera, ma non sono neppure refoli di una primavera anticipata dal riscaldamento climatico. Al posto di Salvini c'è Renzi, non una novità da poco, a duellare aspramente con Conte. L'occasione è data dalla legge sulla prescrizione: un vero cul de sac nel quale si è infilata la maggioranza di governo trascinata dall'improvvido ministro Bonafede. Difficile uscirne. Per i 5stelle, già prostrati dai traccolli elettorali, si tratta dell'ultima bandiera.

— segue a pagina 15 —

Passaggio a Roma Con Lula, una caipirinha emozionante

LUCIANA CASTELLINA

A un certo momento, mentre ci raccontava dell'orrendo golpe giudiziario di cui è stato vittima, Lula non è riuscito a trattenere le lacrime. Di rabbia, per l'offesa alla sua dignità, accusato di furto come un comune ladrunco, chiuso in prigione e privato dei diritti politici, e dunque gettato fuori dal processo elettorale: perché i sondaggi dicevano che con molta probabilità sarebbe stato nuovamente eletto presidente del Brasile.

— segue a pagina 9 —

CON RENZI SCONTRO RIMANDATO. AUDIO DI CASALINO: «CI SARÀ UN CONTE-TER». DUBBI DEL PD

Conte a caccia dei «responsabili»

■ Dietro la facciata di una quasi-tregua tra Matteo Renzi e il presidente del consiglio Giuseppe Conte, le cose stanno diversamente. Qualche ronzio di altissimo grado si lascia sfuggire, in privato, previsioni fosche sul futuro del premier: «Non mangia la colom-

ba». Sull'altro fronte il portavoce del premier, Rocco Casalino, si lascia rubare una registrazione in cui esclude le elezioni, anche perché «ci sarà un Conte ter». E il premier, in effetti, avrebbe iniziato la pesca dei «responsabili». «I responsabili ci sono», assicura un sena-

tore che conosce bene palazzo Madama. «Il problema è che Conte li vuole ma il Pd no», aggiunge però. In effetti a Zingaretti l'idea di puntellare il già fragilissimo governo sostituendo i renziani con pezzi di Fi non sorride affatto.

ANDREA COLOMBO A PAGINA 2

L'EX MINISTRO FIORAMONTI

«Ora un'area civica progressista»

■ «Un altro governo non è un tabù. Conte non ha visione, fin qui solo slogan e poco coraggio». Parla l'ex ministro dell'Istruzione Lorenzo Fioramonti. Oggi sa-

rà ospite, con Elly Schlein e altri, dell'assemblea aperta di Sinistra italiana. In ballo c'è la nascita di un'area «Coraggiosa» nazionale DANIELA PREZIOSI A PAGINA 3

GUERRA ECONOMICA La morsa di Trump strangola Cuba



■ Le nuove restrizioni varate dall'amministrazione Usa colpiscono duro l'economia dell'isola. Mentre si allungano le code di fronte a benzinai e negozi di alimentari, il governo prova a incentivare la produzione locale. Ma senza liquidità niente investimenti. LIVI A PAGINA 9

OSCAR CAMPS «L'Europa ricominci a salvare i migranti»



■ «Oggi nel Mediterraneo non ci sono più navi ma le persone continuano a morire. L'Europa deve smettere di criminalizzare le ong e ricominciare a salvare i migranti». Parla Oscar Camps, fondatore della ong spagnola Open Arms. LUCA TANCREDI BARONE A PAGINA 6

Advertisement for Alias magazine featuring a portrait of a woman and text: 'Una sorta di inventario della condizione umana nell'era del narcisismo, che aggiornando implicitamente il catalogo delle betises di flaubertiana memoria: «Onori», da Stille libero DOMENICA 16 FEBBRAIO IN EDICOLA CON il manifesto Il meglio della critica letteraria ALIAS Domenica'

all'interno

Coronavirus In Egitto il primo caso africano

ANDREA CAPOCCI PAGINA 8

Stati Uniti Il senato vota contro le guerre facili

MARINA CATUCCI PAGINA 8

Oggi il corteo Roma sfila per Ocalan e il Rojava

CHIARA CRUCIATI PAGINA 6

ELEZIONI A PARIGI Per un video hot lascia il candidato di Macron



■ Benjamin Griveaux, 42 anni, sposato con tre figli, ex ministro di Macron, abbandona la corsa a causa di un filmato porno diffuso in rete. Lrem deve trovare in fretta un nuovo nome per le municipali di marzo a Parigi. Un performer russo rivendica l'operazione MERLO A PAGINA 7





€ 1,20 ANNO CCNVE-N° 45 ITALIA
PREZZI IN ARROTONDAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 15 Febbraio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO", EURO 130

La storia di Sveva
La baby campionessa
«Ho sconfitto
il linfoma e adesso
mi rituffo nella vita»
Antonino Siniscalchi a pag. 19



Il nuovo film
Verdone: i veri amici
aiutano a vivere meglio
di tante fidanzate
Titta Fiore a pag. 14



Il saggio sul 1943
I soldati italiani
itineranti
abbandonati
dalla Patria
Titti Marrone a pag. 15



Il Piano Sud: da spendere 123 miliardi in dieci anni

Provenzano: i fondi tra vecchi e nuovi ci sono. Subito l'alta velocità Napoli-Reggio Calabria. Sgravi per chi assume le donne e i ricercatori

Gigi Di Fiore, Marco Esposito, Nando Santonastaso alle pagg. 2 e 3

Il commento
Perché è l'ultima opportunità con due rischi

Gianfranco Viesti

Peri ha visto la luce il Piano per il Sud del ministro Provenzano. Contiene molte indicazioni opportune: stimola alcuni interrogativi e preoccupazioni. Partiamo dalle prime. Sembra corretta l'indicazione politica di fondo: il Piano Sud è un progetto per l'Italia. Per ripartire il paese deve valorizzare tutte le risorse disponibili, a partire da quelle umane: rivitalizzare la capacità di produrre beni e servizi; e quindi rilanciare anche la domanda interna, con una stagione di ripresa dei consumi e soprattutto degli investimenti interni. E' assai opportuno il richiamo alle interdipendenze fra i territori: l'economia non è un gioco a somma zero; la crescita delle regioni più deboli aiuta quella delle aree più forti. Condivisibili, nelle loro linee generali, appaiono anche le cinque grandi priorità.

Continua a pag. 39

I partiti di oggi
L'economia sparita dai radar

Luca Ricolfi

S e sciorriamo i titoli dei giornali e dei telegiornali delle ultime settimane, è inevitabile constatare che tre argomenti hanno ormai monopolizzato l'attenzione dei media e della politica: il processo a Salvini per la vicenda della nave Gregorotti, la giustizia, con la questione della prescrizione, e il coronavirus (ora ribattezzato Covid-19). La questione della prescrizione è arrivata al punto di minacciare la sopravvivenza del governo, mettendo in evidenza la incompatibilità fra Italia Viva e Cinque Stelle. Il problema del coronavirus ha riaperto le accuse di razzismo e xenofobia che il mondo progressista riversa su chiunque non sposi la linea ufficiale, per la quale il diritto allo studio (niente quarantena preventiva per gli studenti che arrivano dalla Cina) ha la precedenza su quello alla salute.

Continua a pag. 39

Conte-Renzi, guerra di nervi il premier cerca 15 transfughi

Il capo del governo: «Non ci sarà un terzo esecutivo diretto da me»
Il leader di Italia Viva: «Se vuole ci cacci. Sfiduceremo Bonafede»

Mario Ajello, Alberto Gentili e servizi da pag. 4 a 6

Il personaggio



Buffon abbraccia l'arbitro Valeri (in alto) nel 2017 stessa scena con Tagliavento

Buffon, l'abbracciarbitri

Marilicia Salvia a pag. 38

Punto di Vespa

L'inutile gioco del gatto col topo non può durare

Bruno Vespa

Matteo Renzi conferma di avere la pistola con il colpo in canna per il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede.

Continua a pag. 39

L'intervista

De Mita: «Sì a De Luca ma la candidatura non è affatto certa»



Regionali in Campania: De Mita dice sì a De Luca «ma la candidatura non è scontata»
Picone a pag. 7

Tumori in Campania meno ammalati ma si muore prima

Cure anticancro, il dossier presentato al Pascale. Sotto accusa screening e la scarsa prevenzione

Al Sud, ci si ammalava di meno di tumore rispetto alla media delle regioni del Centro-Nord ma la mortalità, a 5 anni dalla diagnosi, soprattutto in Campania, è più elevata. Fa eccezione la Calabria dove la popolazione sopravvive meglio. È questo il dato che emerge dal tavolo di lavoro che si è svolto all'Istituto Pascale. Sotto accusa screening e scarsa prevenzione.

Mautone in Cronaca

Primo caso in Egitto
Il coronavirus sbarca in Africa

Primo caso di coronavirus rilevato anche in Egitto: è uno straniero. Secondo gli scienziati un aiuto alla cura potrebbe arrivare dal plasma delle persone guarite e ricche di anticorpi.

Evangelisti a pag. 8

Sgarbi e i santi dell'amore «Faustino meglio di Valentino evviva il protettore dei single»

Anna Trieste

Il "day after" san Valentino non è solo il giorno dei rimedi, medicinali e non, delle costipazioni addominali derivanti dall'overdose di zucchero e cioccolatini ma anche, com'è noto e da qualche anno, il cosiddetto "S-Day" e cioè il giorno dei single, di coloro i quali, protetti e vendicati da un altro santo probabilmente ignaro della faccenda e cioè san Faustino, all'amor ter-



reno hanno preferito la solitudine. Se hanno fatto la scelta giusta o no nessuno può dirlo. A parte Vittorio Sgarbi, ovviamente. E in qualità di critico d'arte e noto tombeur de femmes, Sgarbi è sicuro: San Faustino batte San Valentino a zero, «il single è in una posizione privilegiata. Innanzitutto a San Valentino, dove può starsene per i c... suoi senza pseudo partner per le scatole».

A pag. 12

Advertisement for PONTIFIX dental products. Text includes: 'CAPSULE O PONTI STACCATI?', 'PONTIFIX FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI', 'PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO', 'da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it'. Includes image of the product box and a 'PRONTO INTERVENTO DENTALE' logo.





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 45 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2002 conv. L. 4/2004 art.1 c.1 BCS RM

NAZIONALE



Sabato 15 Febbraio 2020 • ss. Faustino e Giovita

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Pagine di Storia
Giordano Bruno
l'eretico geniale
con il furore
delle idee
Nordio a pag. 21



Al cinema dal 26
Torna Verdone:
«Risate, scherzi,
amicizia e un po'
di smarrimento»
Satta a pag. 24



City fuori dalle Coppe
Roma e Champions
oggi con l'Atalanta
per Fonseca&C.
è l'esame decisivo
Nello Sport



Il Messaggero
PATENTE E LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

I partiti e l'economia
La crescita dimenticata
continuità tutta italiana

Luca Ricolfi

Se scartiamo i titoli dei giornali e dei telegiornali delle ultime settimane, è inevitabile constatare che tre argomenti hanno ormai monopolizzato l'attenzione dei media e della politica: il processo a Salvini per la vicenda della nave Gregoretti, la giustizia, con la questione della prescrizione, e il coronavirus (ora ribattezzato Covid-19).

La questione della prescrizione è arrivata al punto di minacciare la sopravvivenza del governo, mettendo in evidenza la incompatibilità fra Italia Viva e Cinque Stelle.

Il problema del coronavirus ha riaperto le accuse di razzismo e xenofobia che il mondo progressista riversa su chiunque non sposti la linea ufficiale, per la quale il diritto allo studio (niente quarantena preventiva per gli studenti che arrivano dalla Cina) ha la precedenza su quello alla salute. O, se preferiamo dirla in modo più filo-governativo: per le autorità preposte a gestire l'epidemia, i rischi di contagio sono così bassi che possiamo permetterci di correrli.

In tutto ciò, quel che è completamente sparito dalla scena sono i problemi dell'economia. Eppure l'economia batte alle porte.

Ci sono, innanzitutto, i problemi che fino a ieri parevano cruciali, e che ora si preferisce rimuovere. Ricordate il dramma dell'Iva, che fino a due mesi fa pareva una questione di vita o di morte, per la salute dei cittadini di Taranto come per l'economia del mezzogiorno e dell'intero Paese?

Continua a pag. 27

Governo, battaglia sui transfughi

► Il premier: «Non voglio il Conte ter». Grandi manovre per arruolare renziani e «responsabili» Renzi: «Se vuole ci cacci, sfiducere» Bonafede». E lavora per sfrattarlo da Palazzo Chigi

ROMA Governo, cercano i «responsabili» per sostituire Italia viva.

Servizi da pag. 2 a pag. 5

Sbarca dalla Cina Niccolò. Terapia con il plasma dei guariti



Il virus in Africa, un caso in Egitto

L'Oms: sistema sanitario debole

Controlli anti-virus all'aeroporto de il Cairo (10/19)

Evangelisti, Melina e Scarpa alle pag. 6 e 7

La cura per il Mezzogiorno

Avanza il piano Sud. Con due rischi: il libro dei sogni e l'effetto Autonomia

Gianfranco Viesti

«L'eri ha visto la luce il Piano per il Sud del Ministro Provenzano. Contiene molte indicazioni opportune; stimola alcuni interrogativi e preoccupazioni. Partiamo dalle prime. Sembra corretta l'indicazione politica di fondo: il Piano Sud è un progetto per l'Ita-

lia. Per ripartire il paese deve valorizzare tutte le risorse disponibili, a partire da quelle umane; rivitalizzare la capacità di produrre beni e servizi; e quindi rilanciare anche la domanda interna, con una stagione di ripresa dei consumi e soprattutto degli investimenti interni. Continua a pag. 27 Bassi e Orsini a pag. 8

Roma, la pace tra clan garantita da Diabolik

Arrestato il suo legale

► Coinvolto anche Salvatore Casamonica L'avvocata Lucia Gargano ai domiciliari

Valentina Errante

«Risolvi questa cosa, anche perché poi non conviene a nessuno». Così il 13 dicembre del 2017 parlava Salvatore Casamonica. Gli agguati avevano dimostrato che sul litorale il clan stava perdendo terreno. Fabrizio Piscitelli, aveva proposto l'incontro. A pag. 10 Mozzetti e Polissano alle pag. 10 e 11

Il personaggio

La Lady del Foro a pranzo con i boss
Michela Allegrì

L'aveva capito che quei rapporti che sarebbero potuti costare l'arresto. Lucia Gargano li coltivava da anni. A pag. 11

Compagnie contro: «Alla fine pagheranno le fasce più basse»

Parte l'Rc di famiglia con il supermalus

Giusy Franzese

Si salva l'Rc auto familiare: entrerà in vigore, come previsto originariamente, domani. Anche se con una novità rilevante: l'introduzione di una sorta di supermalus per i motorini che causano incidenti con danni superiori a cinquemila euro. Salta anche il rinvio dell'obbligo di pagamenti tracciabili per ottenere le detrazioni fiscali. Via libera, per quest'anno, al cedolare secca al 10% sugli affitti abitativi a canone concordato nelle zone terremotate.

A pag. 9

Di Branco a pag. 9

Lettere pronte per 1.268 lavoratori

Air Italy, arrivano i licenziamenti

È caos sul rimborso dei biglietti



Rosario Dimito

Quattro giorni dopo la messa in liquidazione di Air Italy, scattano le procedure per i licenziamenti collettivi per i 1.268 dipendenti della compagnia controllata da Alisarda (Aga Khan) al 51% e Qatar Airways (49%), tramite AQA holding. A pag. 17 Bisozzi a pag. 17

RIPARTENZE PER LO SCORPIONE

Buongiorno, Scorpione! Questo ultimo quarto nel segno vi fa sembrare molto distanti, perduti nei pensieri e nei ricordi, magari pensate a cose perdute...

I nativi «anta» ricordano soprattutto gli anni e i luoghi dell'infanzia, trovano in essi la forza di ricominciare. «Vivete, se volete credermi, non aspettate domani. Cogliete fin da oggi le rose della vita». (Pierre de Ronsard). Auguri.

L'oroscopo all'interno

Il Ministero dell'Istruzione prepara la rivoluzione

Asilo obbligatorio: in classe a 3 anni

ROMA La scuola? È una cosa da bambini: tutti in classe all'età di tre anni. E la materna diventa obbligatoria. Sui tavoli della maggioranza ci sono infatti le carte per mettere a punto il piano che rivoluzionerà la scuola dell'obbligo: oggi parte dall'età di 6 anni, a breve l'ingresso potrebbe abbassarsi ai tre anni. Un progetto che andrebbe a cambiare completamente la visione della scuola dell'obbligo. Anche se oggi, in Italia, la scuola dell'infanzia non è garantita a tutti. Resta ancora fuori un 5% dei bambini perché non rientrano nei posti disponibili. Loiacono a pag. 15

Simona come la maratoneta Maura

Suicida un anno dopo la sorella il dramma delle due Viceconte



Rosalba Emiliozzi e Maria Lombardi

Un foulard stretto al collo, proprio come la sorella Maura, un anno fa. Simona Viceconte lo lega alla ringhiera e si lascia andare. La trovano appesa nelle scale del palazzo di Colliaterrano Basso in provincia di Teramo. A pag. 13

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



il Resto del Carlino

SABATO 15 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



A Cesenatico nel 16° anniversario della morte

Il Pirata nel cuore Tifosi in pellegrinaggio alla tomba di Pantani

A. Costa, Agnessi e Mascellani alle pagine 10 e 11



Il piano per rimpatriare le imprese

Giù l'ires e altri sconti: così il governo cercherà di riportare a casa la produzione. Molti big sono già tornati **Catapano alle pagine 2 e 3**

Quelle schermaglie infinite

Conte e Renzi ora basta liti, l'Italia è ferma

Bruno Vespa

Matteo Renzi conferma di avere la pistola con il colpo in canna per il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede, ma allontanandosi dall'Italia per qualche giorno l'ha messa in un cassetto. La mozione di sfiducia è pronta e può essere tirata fuori al momento opportuno. Ma il momento potrebbe tardare settimane. Al tempo stesso Italia Viva è pronta a votare la fiducia al governo quando Giuseppe Conte manderà in Parlamento il pacchetto giustizia approvato dal Consiglio dei ministri l'altra notte, incluso il lodo sulla prescrizione che Renzi sostiene di non voler accettare per nessuna ragione. Che senso ha tutto questo? Apparentemente nessuno.

Continua a pagina 6

AUMENTANO I DOTTORI VITTIME DEL VIRUS A WUHAN. E IN AFRICA C'È IL PRIMO CONTAGIO FINE DELL'INCUBO CINESE PER NICCOLÒ: OGGI ARRIVA A ROMA. ANDRÀ IN QUARANTENA



I MEDICI EROI GIÀ SEI MORTI

G. Rossi alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna, dopo Cathy La Torre

Comunali 2021, c'è anche Aitini Per le primarie è già baruffa

Rosato in Cronaca

BOLOGNA, LA POLEMICA

Assemblea Lgbtqi al Laura Bassi: «Un nostro diritto»

Servizio in Cronaca

Bologna, nella sede di 7Gold

La panchina di Lucio Dalla torna in città

F. Del Prete in Cronaca



Incontro fra il cantautore e Zucchi a Bologna

Guccini e il cardinale Dibattito su 'Dio è morto'

Turrini a pagina 25



Buferata politica, resta tutto come nel 1924

Salò non cambia idea: Duce cittadino onorario

Perfetti a pagina 8



ANGELA CAPUTI
Giugno

www.angelacaputi.com



SABATO 15 FEBBRAIO 2020

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 39, COPPIA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50

GNN

LA PIÙ GIOVANE INTERPRETE DI "NO TIME TO DIE"
**Una ragazza prodigio per Bond:
Billie Eilish canta nel nuovo 007**

TORTAROLO / PAGINA 39



IL CAMPIONE DI VELA ALBERTO BOLZAN
**«La Ocean Race a Genova?
Tenetevi forte, sarà incredibile»**

FRECCERO / PAGINA 45



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marketing	Pagina 12
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 34/35
Arte	Pagina 36
Sport	Pagina 40
Meteo	Pagina 47

L'ALTERNATIVA A ITALIA VIVA È POSSIBILE SOLO SE NASCONO NUOVI GRUPPI DI RESPONSABILI ALLA CAMERA E AL SENATO

Il premier: non penso a un Conte 3 Ma la maggioranza cerca rinforzi

Renzi: sulla prescrizione non molliamo. I Cinque Stelle tornano alle origini: in piazza contro i vitalizi

Prosegue il braccio di ferro Conte-Renzi: «Se vuole ci cacci, ma siamo alleati non sudditi», dice il leader di Iv. «No a un Conte 3, ho un programma da realizzare», replica il premier. Ma nelle retrovie divampano le trattative per sostenere la maggioranza in caso di defezione dei renziani. Resta sul tavolo l'ipotesi di una nuova maggioranza allargata a un nuovo gruppo di Responsabili. Martedì al Senato il primo test con il voto sul decreto intercettazioni. Oggi i grillini in piazza contro i vitalizi: un ritorno alle origini.

COSTANTE LAVIOLA EMARI / PAGINE 2-3

ROLLI



L'INIZIATIVA

Alessandro Sgheri

**Sud, l'ennesimo piano
In 10 anni investimenti
per 123 miliardi**

Il premier Giuseppe Conte e il ministro per il Sud Giuseppe Provenzano scelgono Gioia Tauro per presentare il Piano sud 2030. Un progetto di sviluppo da 123 miliardi in 10 anni.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

IL CASO

Emanuele Rossi

**Regionali in Liguria,
i renziani disertano
il vertice di coalizione**

Teri gli esponenti di Italia Viva hanno disertato la riunione del centrosinistra convocata per cercare una soluzione al problema del candidato per le prossime regionali e all'eventuale accordo con i Cinque Stelle.

L'ARTICOLO / PAGINA 21

LE MISURE DEL GOVERNO

Re auto familiare, c'è il super malus Bonus facciate, le regole del Fisco

Non ci sarà alcun rinvio per la Re auto familiare, misura che consente di ottenere sconti ai nuclei familiari che possiedono più veicoli. La partenza è stata confermata da domani. Ma un emendamento al Mil-leproroghe approvato alla Camera introduce però una novità significativa: una penalità nei confronti della migliore classe di merito qualora causino incidenti con colpa. Il "malus" può raggiungere le cinque classi di merito. Intanto si chiariscono i contorni del Bonus facciate, che prevede un rimborso fino al 90% in dieci rate annuali. Il Fisco ha diffuso una circolare che elenca tutte le regole.

ORAVINA / PAGINA 5

BUFERA DOPO LA PROPOSTA LEGHISTA

Salvini bocchia il cous cous per gli studenti di Rapallo

Si è mosso il leader della Lega Salvini per chiedere un passo indietro sui piatti etnici nelle mense scolastiche di Rapallo.

PEDEMONTI / PAGINA 11



FAGANDINI / PAGINA 8



Ponte Morandi, la protesta dei familiari delle vittime

La manifestazione a Genova, davanti alla sede di Autostrade, a 18 mesi dal crollo (foto Balastro)

L'ARTICOLO / PAGINA 7

LO SPECIALE IN OMAGGIO



Cambiare mutuo, la scelta giusta Come risparmiare su contratti e spese

Mutui: cosa è meglio per chi ha un contratto in corso e vuole passare a uno che gli consenta di risparmiare? Lo spiega, con altri consigli utili, l'inserto di 8 pagine "Mutui, la scelta giusta", in omaggio lunedì.

L'INSERTO DI 8 PAGINE / LUNEDÌ CON IL SECOLO XIX

LA SCOPERTA DELL'IT

«Così il cerotto nato a Genova curerà i coralli malati»

FRANCESCO MARGIOCCO

I coralli, il più affascinante e fragile degli ecosistemi marini, sono sempre più a rischio. Nel 2016 poco meno di un quarto della Grande barriera corallina al largo dell'Australia nord-orientale è morta a causa dello sbiancamento, la malattia che priva i coralli del loro nutrimento, le micro-alghe, e li uccide. Fino a ora, usare gli antibiotici per guarire i coralli è fuori discussione. Un gruppo di studiosi



dell'Istituto italiano di tecnologia di Genova e dell'Università di Milano-Bicocca ci sta provando con l'aiuto di un cerotto. «È formato da due strati di polimeri derivati da sostanze naturali, che rilasciano un farmaco», spiega il ricercatore dell'it Marco Contardi. «A seconda dei batteri, potremmo variare il tipo di antibiotico e personalizzare la cura».

L'ARTICOLO / PAGINA 11

EMPIRE
PALLONARCA & FITNESS CLUB

249€ **149€**
ABBONAMENTO ANNUALE ABBONAMENTO SEMESTRALE
ALL INCLUSIVE
VIENI A TROVARCI IN VIA FIESCHI 60R - GENOVA

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
24h (orario 24h) - Tel: 010 575111 - www.aurum.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con il Sole
«Le fabbriche
che costruiscono
l'Italia»: il racconto
dei luoghi del creare



— a 12,90 euro più il
prezzo del quotidiano

Di Milleproroghe
Rc auto famiglia
e sconti fiscali
solo tracciati:
niente rinvio

Caprino e Hazan
— servizi a pag. 30

Goodbye season changes!

BluEarth-4S



FTSE MIB 24867,01 -0,10% | SPREAD BUND 10Y 133,40 +5,20 | €/S 1,0842 -0,23% | BRENT DTD 57,96 +1,79% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 24-27

Bonus facciate, maxi sconto sul risparmio energetico

AGEVOLAZIONI CASA

Dalle Entrate le istruzioni sulla detrazione del 90% premio anche alle imprese

Con un intervento esteso scatta anche l'obbligo di riqualificazione verde

Ammesse opere sulle parti esterne visibili: beneficio escluso per i lati interni

Edizione chiusa in redazione alle 22

Tra i lavori agevolabili con il «bonus facciate» rientrano il rinnovo delle facciate esterne visibili dell'edificio, sia su quella principale sia sugli altri lati, ma non di quelle intorne; ammessa la sistemazione di balconi o fregi esterni, grondaie, pluviali e parapenti. Dopo settimane di incertezze, l'Agenzia delle entrate ha pubblicato le istruzioni per la detrazione Iprer del 90% sulle spese per interventi di pulitura, tinteggiatura e recupero della facciata esterna degli edifici, varata dalla Legge di bilancio 2020. Tra le novità, l'obbligo di eseguire anche lavori di riqualificazione energetica se l'intervento supera un certo limite (spesa rientrante nel 90%). Bonus riconosciuto a proprietari, inquilini e familiari. **Fossati e Latour** — a pag. 2

INTERVISTA ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO DEL GRUPPO, NICOLA MONTI



Nel guado tra idrocarburi e rinnovabili. La piattaforma offshore di Edison "Vege A" a Pozzallo (Siracusa)

Edison torna sul dossier F2i e punta sulle rinnovabili



Perfezionamento della vendita di E&P e gestione dell'alleanza con Eni dopo l'acquisizione di Sogefi. Due dossier che, assicura Nicola Monti, ad Edison da luglio, saranno affrontati entro l'anno. Ma la vera sfida è guidare Edison sulla strada sempre più agiata delle energie rinnovabili. **Mariola Mangano** — a pag. 22

PANORAMA

EMERGENZA SANITÀ

Virus, primo caso africano: in Egitto cittadino straniero risultato positivo

Primo caso di coronavirus in Africa. Si tratta di un cittadino straniero e si trova in Egitto. Paese che ieri sera ha confermato ufficialmente la notizia. Il paziente è stato subito messo in isolamento in ospedale. Il ministero della Salute egiziano ha anche dichiarato di avere immediatamente informato l'Organizzazione mondiale della sanità. **a pagina 6**

FALCHI & COLOMBE IL CORONAVIRUS E LE TOSSINE DIFFUSE DALL'INCERTEZZA

di Donato Masciadro — a pagina 15

AUTO

Renault, al suo arrivo De Meo troverà conti in rosso

Renault azzererà l'utile e taglia la corda. Tra le incertezze del 2020 ci sono il coronavirus e le emissioni, due sfide per Luca De Meo, che dalla prossima estate prenderà la guida del costruttore francese. Intanto, dinanzi alle prime perdite dal 2009, Renault non esclude chiusure di siti. **a pagina 13**

COMPAGNIE AEREE

Air Italy, via al confronto per evitare i licenziamenti

Si svolgerà giovedì 20 febbraio il vertice al ministero dei Trasporti con sindacati, Regioni Sardegna e Lombardia per scongiurare il licenziamento dei 1.450 dipendenti di Air Italy, in liquidazione in bonis. La società valuta la cessione delle attività. **a pagina 10**

Imprese, il Governo prova la carta semplificazioni

L'AGENDA 2023

L'obiettivo è razionalizzare oneri e adempimenti per aziende e contribuenti

La sburocratizzazione passa attraverso una razionalizzazione, per settori, delle leggi e dei provvedimenti che oggi moltiplicano obblighi e adempimenti per citra-

dini e imprese. Al dossier, presentato ieri alle forze di maggioranza nel tavolo dedicato alle semplificazioni e alla riforma fiscale, da inserire nella cosiddetta Agenda 2023 del Governo, starebbe lavorando lo stesso primo ministro, Giuseppe Conte. L'obiettivo dichiarato è quello di ridurre drasticamente gli oneri da adempimento, vera tassazione occulta per cittadini e imprese. **Mobilis e Rogari** — a pag. 4

4 miliardi

È il valore annuo in euro dell'export italiano verso la Cina delle aziende attive nei settori relativi alla meccanica strumentale e alle attrezzature. Un valore che ora come ora sembra destinato a diminuire causa il diffondersi del coronavirus

Made in Italy Alimentare, farmaci e moda trainano l'export 2019. La meccanica bloccata dall'epidemia. **Luca Orlando** — a pag. 8

1 miliardo

L'Italia da sola acquista dalla Cina componenti auto per circa un miliardo di euro all'anno. Lo stabilimento Fca di Krajevac, in Serbia, nel 2019 ha prodotto, secondo fonti locali, circa 40mila unità del modello Fiat 500 L.

Auto Dalla Cina non arrivano più forniture: gli impianti Fca in Serbia fermano la produzione. **Filomena Greco** — a pag. 8

Diciotto Lune
Grappa Stravecchia
18 mesi di invecchiamento in botti di legni pregiati. Una Grappa, infinite emozioni.

DISTILLERIA MARZADRO
Grappa dal 1940

Il pacchetto crescita punta su edilizia, ricerca e un ecobonus più elevato

POLITICA ECONOMICA

Qualtieri: migliorerà il rapporto debito-Pil. Quota 100 non si tocca

Ritorno in Italia di produzioni che erano state delocalizzate, edilizia, ricerca e innovazione sono al centro del piano dello Sviluppo economico per la crescita. Si studia una nuova destinazione per fondi

non utilizzati: 100 milioni andrebbero alla patrimonializzazione delle imprese edili e 50 milioni al trasferimento tecnologico sotto la guida di Incea. Richiesto al Mef un finanziamento di 600 milioni per Accordi di Innovazione e contratti di sviluppo. Per il ritorno in Italia di produzioni che erano state delocalizzate all'estero si studiano una mini-tres per anni e incentivi per i lavoratori rimpatriati, ma resta il nodo degli aiuti di Stato. **Carmine Fotina** — a pag. 3

CONTE A GIOIA TAURO

Piano Sud per spendere 21 miliardi in tre anni. **a pagina 3**

POLITICA 2.0

La sponda del Quirinale a Conte per la tregua. **Lina Palmerini** — a pag. 7

.food



Meno carne e più bevande, così cambia la spesa in Italia. **Emiliano Sgambato** — a pag. 22

Germania in stallo, effetto freno sull'Eurozona

CONGIUNTURA

A fine 2019 l'economia tedesca ha battuto la fiacca più del previsto, con un Pil inchiodato allo 0% contro il più 0,1% atteso, e rispetto a un dato del terzo trimestre rivisto a +0,2 per cento. Dietro lo stallo ci sono la debolezza di consumi e investimenti e il negativo contributo netto

delle esportazioni. Modesta la crescita della zona euro e dell'Europa. Sulla base di una stima Eurostat, nei 4 trimestri il Pil nella zona euro è aumentato dell'1,2% e nella Ue dell'1,4 per cento. Si tratta per l'Eurozona del livello più basso degli ultimi sette anni, cioè dal -0,2% fatto registrare nel 2013. **Isabella Bufacchi** — a pag. 5

L'INTERVISTA: CHRISTOS STAIKOURAS

«Sulla Grecia c'è fiducia, il Pil sarà +2,8%»



Stefano Carer — a pagina 17

Motori

TEST DRIVE Fascino tutto british e tanta adrenalina nella Jaguar F-Type. **Simonluca Pini** — a pag. 21





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 15 febbraio 2020
Anno LXXVI - Numero 45 - € 1,20
Santi Faustino e GiovitaDirezione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - *Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20
a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

DOPO L'OFFENSIVA DI RENZI

GIALLO SUL CONTE TER

Il portavoce del premier l'ha ipotizzato «scherzosamente», scatenando un mezzo pandemonio. Ma da giorni Palazzo Chigi è a caccia di responsabili per sostituire Italia Viva. Ecco cosa accadrà

Suppletive

Sette in corsa per una poltrona

Non solo Gualtieri e Leo. Ecco tutti i candidati nel collegio del Centro

De Rosa a pagina 16

Tiburtina

A marzo i lavori per il «boulevard»

Dopo l'abbattimento della tangenziale adesso tocca agli alberi



Magliaro a pagina 17

Trastevere

Il suicida si pente. Ma è troppo tardi

Ingerisce medicinali e poi chiede aiuto. I soccorsi sono vani

a pagina 19

Calcio

Roma a Bergamo per la Champions

Missione quarto posto. La gara con l'Atalanta crocevia fondamentale



Biafora a pagina 36

Il Tempo di Oshø

Non sanno nemmeno la geografia. Spot al Sud con la foto di Trieste

Fondato a pagina 4



"E' prevista bora a Gioia Tauro comandà?"

La pace di Ostia era «mafiosa»

Incidenti

Altro sangue sull'asfalto. Un morto e tre feriti

Sereni a pagina 19

... Esisteva un vero e proprio patto per una «pax mafiosa» per fermare la faida del litorale. Garanti per gli Spada e gli Esposito, Diabolik e il boss Salvatore Casamonica, arrestato con l'avvocato Lucia Gargano. La legale, vicina a Piscitelli, era presente all'incontro per decidere la cessazione delle ostilità e veniva anche utilizzata in qualità di «postino».

Ossino alle pagine 14 e 15

DI FRANCO BECHIS

Quante settimane di vita ha ancora il governo bis di Giuseppe Conte? Probabilmente poche, perché lo scontro con Matteo Renzi è molto serio e sarà difficile metterci finalmente qualche cerotto e tirare innanzi. In questo momento c'è chi in maggioranza (Renzi, ma anche qualcuno dentro il Pd) pensa (...)

segue a pagina 3

Toccata quota 2.409 miliardi. Debito pubblico senza freni. Polverizzato un altro record

a pagina 8

Oggi la manifestazione

La piazza anti-vitalizi. ultima trincea a cinque stelle

Frasca a pagina 5

Sfida a destra



MANOVRE SUL DOPO-RAGGI

Guerra sul candidato. Il derby Meloni-Salvini inizia in Campidoglio

Di Mario e Mineo alle pagine 6 e 7

SIEGENIA
brings spaces to life

Riposati³

Moderni aeratori per un sonno tranquillo e rigenerante: questo è comfort ambientale.
www.siegenia.com

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo



Avevo preso appunti durante il 70° Festival di Sanremo. Poi li ho persi. D'improvviso li ho ritrovati. Avevo scritto che era molto bella la scenografia di Gaetano Castelli, tutta sul blu. Che mi sembrava ottima la partecipazione di Fiorello, di Amadeus e di Benigni. Che ero contento che si fossero riuniti i Ricchi e Poveri e altre amenità. Ad una cosa, però, ancora penso: al 70° anniversario, non era il caso di imitare, anche solo per qualche minuto, Pippo Baudo, che di Festival ne ha diretti e presentati tredici?

Ho già scritto, ma ripeto, che è bella (...)

segue a pagina 35

Sabato 15 Febbraio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 38 - Spedizione in A.P. art. 1 e l. L. 4604, DCB Milano
*Vale per posta di Bari, Bologna-Arcade-Torino e Reggio. In abbonamento esclusivo con la Gazzetta del Mezzogiorno € 1,30

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



BONUS FACCIATE
Agevolabili gli interventi su tutto ciò che dà sulla strada
Provincia a pag. 25

DI MILLEPROROGHE
Argine agli espropri esteso alle procedure in corso
Galli a pag. 28

ALERT CRISI D'IMPRESA
Soglia dei debiti ancorata a tre scaglioni di fatturato
Pallio a pag. 29

OK AL DECRETO
Olimpiadi, opere gestite da una Spa partecipata dal Mineconomia
Dominici a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Bonus fuciate - La circolare dell'Agenzia delle entrate
Processo penale - Il disegno di legge di riforma
IO ONLINE **Crisi d'impresa - Lo schema di decreto correttivo del Codice**
Iva - Il principio di diritto sulle note di variazione

Palma (Conor-Legacoop): i prodotti di nicchia cari a Farinetti non fanno decollare l'agricoltura
Carlo Valentini a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Un processo penale più veloce

Indagini più rapide, corsie preferenziali per reati più gravi, rinvii a giudizio più selettivi, spazio a riti alternativi nel ddl delega varato ieri dal governo

Indagini più veloci, corsie preferenziali per i reati più gravi (la procura deve fissare le fasce di priorità), rinvii a giudizio più selettivi, più spazio ai riti alternativi. E poi, prescrizione sospesa dopo la condanna in primo grado e rinfoltimento degli organici con più 500 giudici onorari e mille impiegati amministrativi. E quanto prevede il ddl contenente le deleghe per la riforma del processo penale, approvato il 14 febbraio 2020 dal Consiglio dei ministri.
Ciccio Messina a pag. 24

La crisi della cancelliera Merkel comprometterà anche l'euro



Le ultime evoluzioni della politica tedesca, dopo il caso delle dimissioni in Turingia, non occupano le prime pagine dei giornali italiani e sembrano passate in secondo piano anche per la stampa economico-finanziaria specializzata. In realtà, le cose stanno diversamente e l'episodio sicuramente non è sfuggito agli investitori. Lo sappiamo per certo perché uno degli editorialisti di Bloomberg, John Authers, dopo quasi 30 anni al Financial Times passati come responsabile dei commenti sui mercati e della mitica rubrica «Lcs», commentava la vicenda con questo titolo: «Le cose stanno precipitando per la moneta unica europea»: sottotitolo: «Il tramonto dell'euro».
Anonni a pag. 11

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI
Srl non vuole più dire società a responsabilità limitata. O meglio, con il nuovo Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, la responsabilità travalica la società e passa direttamente sugli amministratori, che, infatti, proprio per questo, non sono più disponibili per chi, proprietario della società, gradirebbe in consiglio professionisti capaci di dare un valido contributo alla gestione. Ma gli effetti di questa nuova norma stanno addirittura facendo fuggire gli stranieri che sono nei consigli di amministrazione di pmi italiane in cui gruppi internazionali hanno investito. Il tema non è nuovo per gli addetti ai lavori, perché la modifica discende dalla legge delega del 19 ottobre 2017. C'era tempo fino al 14 novembre 2018 per introdurre uno o più decreti attuativi. Che non arrivarono al traguardo per problemi di
continua a pag. 2

DIRITTO & ROVESCIO

La Ducati, fabbrica italianissima di moto, fu acquistata nel 2006 dall'Aspi (gruppo tedesco Volkswagen). Al momento della cessione della società bolognese, scomparvero poltroncine in Italia contro questo ulteriore scippo di una fabbrica italiana. I tedeschi invece hanno investito massicciamente nella società che oggi è al top nel mondo e la cui produzione viene venduta, per l'80%, all'estero. Per capire il livello tecnologico e di design raggiunto dalla Ducati basti vedere l'ultima nata, la moto Ducati Sire efighter, un bastione stralante e bellissimo con 208 cavalli che pesa appena 178 chili. Potente ed elegante. E lo naked con il rapporto peso/potenza più spinto in assoluto, di sempre. Incorpora la tradizione italiana nella meccanica e nel gusto. Senza i tedeschi non avrebbe mai visto la luce. Ne beneficiano il favore e l'ecosistema italiano. Censura di questi scippi.



RISE IN TOSCANA
Il segretario del Pd di Pisa è passato con Italia Viva
Merli a pag. 5

SEI UN GIOVANE COMMERCIALISTA? ENTRA NEL NETWORK DI NOVERIM

Young Factor to Compete, per stare al passo in un mondo che cambia

noverim network TOGETHER TO COMPETE | **YOUNG FACTOR TO COMPETE** | Per maggiori informazioni: info@noverim.it | Tel: +39 02 49 75 85 71 | noverim.it | **Unione Nazionale Giovani Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili*** | Con il patrocinio di

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento quote in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50
Con «L'Adone delle Banche Leader 2019» a €2,00 in più. Con «La legge di bilancio e il decreto collette» a €0,90 in più. Con «Anticiclogico e direttiva Due D» a € 3,00 in più. Con «The 2020» a € 6,50 in più.



LA NAZIONE

SABATO 15 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Infrastrutture al palo tra progetti bloccati e cantieri mai aperti

Dall'aeroporto all'alta velocità Toscana con il freno a mano

Ciardi, Fichera e Vezzosi alle pagine 10 e 11



Il piano per rimpatriare le imprese

Giù l'ires e altri sconti: così il governo cercherà di riportare a casa la produzione. Molti big sono già tornati **Catapano** alle pagine 2 e 3

Quelle schermaglie infinite

Conte e Renzi ora basta liti, l'Italia è ferma

Bruno Vespa

Matteo Renzi conferma di avere la pistola con il colpo in canna per il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede, ma allontanandosi dall'Italia per qualche giorno l'ha messa in un cassetto. La mozione di sfiducia è pronta e può essere tirata fuori al momento opportuno. Ma il momento potrebbe tardare settimane. Al tempo stesso Italia Viva è pronta a votare la fiducia al governo quando Giuseppe Conte manderà in Parlamento il pacchetto giustizia approvato dal Consiglio dei ministri l'altra notte, incluso il lodo sulla prescrizione che Renzi sostiene di non voler accettare per nessuna ragione. Che senso ha tutto questo? Apparentemente nessuno.

Continua a pagina 6

AUMENTANO I DOTTORI VITTIME DEL VIRUS A WUHAN. E IN AFRICA C'È IL PRIMO CONTAGIO FINE DELL'INCUBO CINESE PER NICCOLÒ: OGGI ARRIVA A ROMA. ANDRÀ IN QUARANTENA



I MEDICI EROI GIÀ SEI MORTI

G. Rossi alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ'

La questione stadio

Ora Comisso cerca alternative E Cecchi Gori lo bacchetta

Servizi in cronaca

Mobilità

Dieci anni di tramvia Percorsi 12 milioni di chilometri

Servizio in cronaca

Fiorentina

Multe dimezzate dopo le polemiche con la Juventus

Giorgetti nel QS



Incontro fra il cantautore e Zuppi a Bologna

Guccini e il cardinale Dibattito su 'Dio è morto'

Turrini a pagina 25



Buferata politica, resta tutto come nel 1924

Salò non cambia idea: Duce cittadino onorario

Perfetti a pagina 8



ANGELA CAPUTI
Giuggini

www.angelacaputi.com



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°39

Sabato 15 febbraio 2020

Oggi con Robinson e D

In Italia € 2,50

CRISI CONGELATA

Renzi frena, Conte no

Il premier non si fida più di Italia Viva e pensa a un piano B con l'appoggio dei dissidenti renziani. Il Quirinale: se tutto precipita si va alle urne, ma solo in autunno. La sardina Santori: "Troppi bombaroli"
Sondaggio Demos: Lega in calo, Meloni raggiunge i 5S, Pd oltre il 20%

di Giovanna Casadio, Tommaso Ciriaco, Goffredo De Marchis, Conchita Sannino, Concetto Vecchio e Ilaria Venturi
● alle pagine 2, 3, 4 e 9

Il commento

La maledizione del rottamatore

di Stefano Cappellini

Renzi non è mai riuscito a restare fermo. È stata la sua forza, quando scalò il Pd e il governo con l'immagine del grande rinnovatore. È stata la sua condanna, quando ha di fatto lavorato a decostruire il campo politico che gli aveva garantito leadership e potere. È figlio del moto continuo di Renzi anche il governo Conte bis, che ora rischia di cadere per una nuova e inversa mossa del rottamatore.

● continua a pagina 32

Maxi multa da un milione e mezzo. Salini in bilico

L'Agcom punisce la Rai "Non rispettato il pluralismo"

di Giovanna Vitale ● a pagina 9

Atlante politico

La paura del voto aiuta il governo

di Ilvo Diamanti

L'Italia, oggi, appare un Paese dis-orientato. Senza un orientamento preciso. Il sondaggio condotto da Demos per l'Atlante Politico disegna uno scenario confuso. Dove è complicato individuare attori e comparse, se non vincitori e vinti. Mentre i segnali di crisi si moltiplicano. Ma non lasciano presagire una frattura. Perché molti soggetti politici - e i cittadini stessi - temono quel che potrebbe capitare (loro).

● alle pagine 6 e 7

Altan

STATE SERENI, ITALIANI!



MOJITO THE ORIGINAL

Vertice al ministero

Annuncio shock per Air Italy 1.450 licenziamenti

La Germania si ferma e rischia la recessione. Industria in difficoltà



di Cillis, Mastrobuoni e Patucchi ● alle pagine 10, 11 e 25

L'analisi

La nostra decrescita infelice

di Alessandro Penati

Apple vale oggi 1.400 miliardi di dollari; quanto tutte le società dell'indice di Borsa tedesco Dax. E Tesla 138: quanto Volkswagen e Bmw insieme. Saranno anche valutazioni da bolla, ma dovrebbero far riflettere. Nell'ultimo ventennio abbiamo vissuto una rapida rivoluzione tecnologica che ha cambiato i prodotti e i servizi che consumiamo: un'auto, un intervento chirurgico, un telefono, una pubblicità, un pagamento, sono solo apparentemente gli stessi beni di una volta.

● continua a pagina 33

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serenoa Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie.

30 CAPSULE MOLLI

1 CAPSULA AL GIORNO

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

* Fonte: Mercato integratori all'ingrosso a base di Serenoa Repens, dati IQVIA. Ultimo Anno: febbraio, novembre e 2019

Rientra l'italiano da Wuhan

Il Coronavirus arriva in Africa Primo caso

di Filippo Santelli

Il primo caso di coronavirus è arrivato in Africa, in Egitto. Ed è quello che l'Organizzazione mondiale della sanità temeva. Il paziente, asintomatico, è uno straniero ed è stato ricoverato in isolamento. In rientro in Italia lo studente di Grado rimasto bloccato a Wuhan.

● alle pagine 12 e 13

Oggi in edicola



Inizia il torneo degli scrittori

Dopo il disastro

Treno deragliato altri 10 scambi sotto indagine

di Pisa e Tonacci

Undici pezzi gemelli. Come quello del disastro ferroviario di Livraga ci sono altri dieci attuatori prodotti dalla Alstom nello stesso lotto. Dieci sono stati individuati e sequestrati. Ma l'undicesimo non si sa ancora dove sia. La ricognizione, in tutta Italia, è partita.

● a pagina 19

Sede: 00147 Roma - via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821 - Fax 06/4982393 - Soci: Abb. Post, Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia HR 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ





ISSN 1120-3755
9 787339 047355

GOVERNO CONTE-BIS EN RETROMARCHE **ABOMINI LEGISLATIVI QUEL CODICE VA ABOLITO**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 4,20 Sabato 15 Febbraio 2020 Anno XXXI - Numero 033 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedimento in A.2 art. 1 e L. 46/04 DCB Milano

**IL BIGLIETTO VERDE È AI MASSIMI E NON MOSTRA SEGNALI DI ARRESTO. AL CONTRARIO, CON IL CORONAVIRUS...
Vaccinarsi con il dollaro**

INCHIESTA *In Italia il pil scende e il tasso di natalità è bassissimo. E in tutto il mondo fiorisce l'industria dedicata alla terza età. Ecco come investirvi*

Silver economy Che affare



ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Sri non vuole più dire società a responsabilità limitata. O meglio, con il nuovo Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, la responsabilità travalica la società e passa direttamente sugli amministratori, che infatti, proprio per questo, non sono più disponibili per chi, proprietario della società, gradirebbe in consiglio professionisti capaci di dare un valido contributo alla gestione. Ma gli effetti di questa nuova norma stanno addirittura facendo fuggire gli stranieri che sono nei consigli di amministrazione

di pm italiane in cui gruppi internazionali hanno investito. Il tema non è nuovo per gli addetti ai lavori, perché la modifica discende dalla legge delega del 19 ottobre 2017. C'era tempo fino al 14 novembre 2018 per introdurre uno o più decreti attuativi. Che non arrivarono al traguardo per problemi di opportunità politica in quanto prevedevano la soppressione dei tribunali periferici, e le elezioni erano vicine. È stato il ministro Alfonso Bonafede a far ritornare in vita i decreti, scritti dalla commissione presieduta dal magistrato Renato Rordorf, che all'articolo 378, Responsabilità degli amministratori, recita letteralmente: «All'articolo 2476 del Codice civile, dopo il quinto comma è inserito il seguente: Gli amministratori

- | | | | |
|--|--|--|--|
| <p>DA IMPRENDITORI A RENTIER
Chi ha venduto e reinvestito poco</p> | <p>PARLA GIANNI PAPA
C'era una volta la scuola Unicredit</p> | <p>NUOVI SOCI
E se Bankitalia venisse quotata?</p> | <p>KKR E TIM
Il piano digitale del colosso Usa</p>  |
|--|--|--|--|



Investire nell'Italia che cresce? Abbiamo un piano.

I nuovi Piani individuali di Risparmio sostengono le imprese italiane e permettono agli investitori di accedere a importanti agevolazioni fiscali*. È un campo che conosciamo bene: siamo il principale gruppo indipendente del risparmio gestito in Italia, siamo stati i primi, nel 2017, a lanciare un fondo PIR e siamo stati premiati con un rating Morningstar di 5 stelle**. Quindi, per approfittare dei benefici dei nuovi PIR, a chi ti rivolgeresti?

Scopri le nostre soluzioni su pir.animasgr.it



Più vicini, più lontano.

* Esenzione dalle imposte sui redditi da capitale eventualmente generate, per gli investimenti nel PIR detenuti per almeno 5 anni ed effettuati da persone fisiche residenti in Italia, fino ad un massimo di 30.000 euro all'anno e per un totale complessivo di 150.000 euro.

** Rating riferito ad Anima Iniziativa Italia classe A, vale a dire la classe retail con la serie storica più lunga (ultimi dati disponibili, fonte: Morningstar). Il fondo è disponibile agli investitori retail anche nella classe AP (PIR compliant), che ha uguale profilo commissionale.

Messaggio pubblicitario. Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato e disponibile presso la sede della società, i soggetti incaricati della distribuzione e sul sito Internet www.animasgr.it. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di appropriatezza o adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.



Il Piccolo

Trieste

LA PARTITA PER IL VERTICE DEL PORTO di trieste

Il ministro Patuanelli scende in campo: «D' Agostino merita la riconferma»

Unanime il mondo politico ed economico. Andrea Illy: «Leadership illuminata». Agrusti: «Grande competenza»

Diego D' Ameliotrieste. «Il futuro di D' Agostino? Tutta la vita a **Trieste**». Le parole del ministro Stefano Patuanelli riassumono lo stato d' animo della classe dirigente politica ed economica triestina rispetto al destino del presidente dell' Autorità portuale in scadenza a novembre. Il favore è compatto e, se i giallorossi rimarranno in sella a Roma, il parere dell' esecutivo sembra chiaro: «Le capacità umane e professionali di Zeno D' Agostino - dice Patuanelli - sono fondamentali per lo sviluppo di **Trieste** e di tutto il Fvg». Parole condivise dall' altra anima della maggioranza: per la deputata dem Debora Serracchiani «parlano i numeri e il clima di collaborazione che D' Agostino ha saputo costruire intorno al **porto**. C' è da augurarsi che continui a lavorare qui». Ma il favore per l' operato dell' Autorità va oltre le appartenenze. Il governatore Massimiliano Fedriga sottolinea «l' ottima gestione sempre sostenuta dagli enti locali. Sulla permanenza non decido io, ma D' Agostino sta lavorando molto bene». Condivide il sindaco di **Trieste** Roberto Dipiazza: «È una fortuna avere vicino una persona così, con cui c' è una collaborazione incredibile. Spero si fermi qui». E lo stesso pensa la prima cittadina di Monfalcone Anna Cisint: «La riconferma è una proposta forte, vediamo cosa farà il governo». Anche Forza Italia, mai troppo tenera con D' Agostino, non esclude esplicitamente il bis: «Il presidente ha sviluppato il trend cominciato sotto la gestione Monassi e l' unica pecca è l' apertura alla Via della seta. Un secondo mandato? Deciderà il governo». La politica parla con una voce sola e lo stesso fa il mondo economico. L' imprenditore Andrea Illy sottolinea «la performance eccellente del **porto** e il potenziale di crescita enorme che deriva dalla competitività di **Trieste** rispetto alla più lunga rotta verso il Nord Europa. Con questa gestione il **porto** è in pole per diventare il primo del Mediterraneo. La leadership e la visione illuminata di D' Agostino hanno permesso di sfruttare le risorse già disponibili. La riconferma è un auspicio». Il costruttore friulano Vittorio Petrucco spera che «non si perda l' opportunità rappresentata dal gruppo di lavoro di D' Agostino o si rischia di interrompere un percorso che non ha ancora gambe per andare avanti da solo». Il presidente di Confindustria Alto Adriatico Michelangelo Agrusti si augura «una riconferma meritata per la straordinaria competenza, con la certezza che Zeno farà del **porto** una piattaforma a servizio dell' intera regione». Sulla stessa linea l' omologa friulana Anna Mareschi Danieli, secondo cui «non ci sono ostacoli alla riconferma: il **porto** è un' enorme opportunità per tutto il Fvg, ma non deve limitarsi a essere solo un corridoio per portare merci verso altri mercati». Per il presidente della Camera di commercio Antonio Paoletti «la permanenza è più che auspicabile». Scontato il favore degli operatori portuali. Il presidente di Confetra Stefano Visintin si affida a un eloquente «D' Agostino santo subito», mentre Enrico Samer parla di «ottimo lavoro e speranza per il secondo mandato» e l' ad di Tmt Fabrizio Zerbini si augura che «gli effetti del coronavirus non interrompano la crescita del **porto**, il cui vero motore è la sinergia tra Autorità, istituzioni e operatori: ora serve l' effettiva attivazione della normativa del **porto** franco internazionale». Pieno appoggio anche dai sindacati. Per la Cgil, Michele Piga richiama «gli ottimi risultati di **porto** e intermodalità, che non lasciano dubbi sulla necessaria continuità nella gestione del **porto**, che deve essere traino per il rilancio del manifatturiero». A nome del Clpt, Stefano Puzzer evidenzia





Il Piccolo

Trieste

che «presidente e segretario sono gli unici ad aver capito la potenzialità del porto franco». --

Il Piccolo

Trieste

la frenata globale a causa del virus

Pechino congela i piani sul terminal a Trieste per il vino Made in Fvg

Saltato un importante appuntamento con i trader del settore e la partecipazione alla fiera della logistica in programma a Shanghai

Piercarlo Fiumanò TRIESTE. L' epidemia di coronavirus rischia di provocare una pesante battuta d' arresto sull' economia globale. La grande crisi coinvolge la mobilità di merci e persone, la logistica e i consumi, il turismo e l' industria delle crociere. Secondo l' ufficio studi di Intesa San Paolo le misure di restrizione alla mobilità e il blocco della produzione in diversi distretti industriali potrebbero determinare un rallentamento della crescita annua fino al 4,9%. In questi giorni anche il colosso Carnival ha annunciato di prevedere un impatto negativo sugli utili. In un comunicato, la compagnia di crociere ha detto che sta monitorando attentamente la situazione ma che è al momento è incapace di determinare l' impatto finanziario complessivo del virus. Ma le incognite sul fronte macro non finiscono qui visto che ieri è arrivata la doccia fredda dalla Germania: nell' ultimo trimestre 2019 il Pil è rimasto fermo rispetto al trimestre precedente, anche se su base annua è cresciuto dello 0,4%. Ma la partita più densa di incognite si gioca sulla Via della Seta dove ci sono in ballo oltre 600 progetti di investimento per un valore di circa 1 trilione di dollari, come ha spiegato Gianfranco Di Vaio, responsabile della ricerca di Cassa depositi e prestiti. E anche i piani su **Trieste**, futuribile avamposto dei traffici del Made in Italy verso Oriente, potrebbero subire un forte rallentamento. L' accordo con il colosso statale China Communications and Construction Company (Cccc) per la realizzazione di una piattaforma logistica al servizio dell' export delle nostre piccole e medie imprese italiane in Cina, prevede nello specifico la creazione a **Trieste** di un avamposto per l' export del vino made in Friuli Venezia Giulia verso il pianeta dei Dragoni: «In questi giorni avremmo dovuto avere un incontro importante, il primo diretto tra produttori, commercianti e controparte cinese, ma è stato sospeso a causa dell' emergenza coronavirus», ha confermato ieri il presidente dell' Autorità portuale di Sistema del Mare Adriatico orientale, Zeno D' Agostino. In ballo c' è l' attuazione del Memorandum d' Intesa siglato con Cccc nel marzo scorso nell' ambito della visita del presidente cinese Xi Jinping a Roma e Palermo. Accordo che, ricorda D' Agostino, poggia su tre punti fondamentali: il cosiddetto Trihub (la possibilità di investimenti cinesi sulla componente ferroviaria dello sviluppo del **porto**); l' avvio di una collaborazione tra **Porto di Trieste** e Cccc per la realizzazione di una grande piattaforma logistica a Kosice, in Slovacchia e infine lo sviluppo e il sostegno all' export di prodotti italiani in Cina, concentrata inizialmente sullo sviluppo della filiera del vino. Il negoziato sulla piattaforma del vino, sulla quale si era parlato anche di un possibile interesse di Suning, fino a oggi è andato avanti molto rapidamente, sottolinea D' Agostino. Sono state individuate due aree in Cina, nell' area del Delta del Fiume di Perle e un' altra tra Shanghai-Ningbo-Nanchino e proprio per i prossimi giorni era stato fissato un appuntamento importante con trader del vino. Ma l' impatto del coronavirus ha congelato la partita: «Tutto ora è sospeso compresa la partecipazione alla importante fiera della logistica a Shanghai» conferma l' Authority portuale triestina. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ansa

Trieste

Via Seta:D' Agostino, coronavirus frena sviluppo filiera vino

(ANSA) - **TRIESTE**, 14 FEB - "Degli accordi che abbiamo siglato con la China Communication Construction Company (CCCC) la componente che è andata più avanti è quella relativa allo sviluppo della filiera del vino in Cina. In questi giorni avremmo dovuto avere un incontro importante, il primo diretto tra produttori, commercianti e controparte cinese, ma è stato sospeso", a causa dell' emergenza coronavirus. Lo ha detto in un forum all' ANSA il presidente dell' Autorità portuale di Sistema del Mare Adriatico orientale, Zeno D' Agostino. I Memorandum d' Intesa siglati con CCCC a Roma, ricorda, poggiano su "tre punti fondamentali": possibilità di investimenti cinesi "sulla componente ferroviaria dello sviluppo del **porto**"; avvio di una "collaborazione tra **Porto di Trieste** e CCCC per una grande piattaforma logistica a Kosice in Slovacchia" e lo sviluppo all' export di prodotti italiani in Cina, concentrata inizialmente sulla filiera del vino, anche se ora "tutto è sospeso, anche la partecipazione alla fiera della logistica a Shanghai".



Asse tra Veneto e Austria riparte la Venezia Monaco «Urge lo sbocco a Nord»

Cisl e Unioncamere rilanciano il progetto. Costerebbe 8 miliardi

M.Za.

Venezia «Non possiamo lasciare le infrastrutture europee in mano ai cinesi come sta succedendo in Africa. All' Austria servono tre sbocchi; Tarvisio, Brennero e Belluno». A tuonare dal palco del congresso organizzato da Cisl e Unioncamere Veneto a Mestre sulla Venezia-Monaco (ma anche sul porto di Venezia) è Christian Ragger, esponente di spicco del partito di destra austriaco Fpö di cui è stato leader in Carinzia ed ora è parlamentare. Un appello appassionato che ha scosso l'uditorio preso, sin lì, da un ritmo più italico di distinguo e ipotesi. Il tema posto dall'inedita accoppiata sindacal-camerale è il prolungamento dell'A27 verso nord. Una delle grandi incompiute degli ultimi trent'anni. «La Regione Veneto - spiega Elisa De Berti, assessore regionale alle Infrastrutture - sulla Venezia-Monaco c'è sempre stata, c'è e ci sarà. Chi l'ha fatta è il governo centrale». La questione è complessa, il tracciato di circa 280 chilometri fra la laguna e la Baviera, non è definito. A bloccare l'idea ancora allo stato preliminare è l'opposizione dell'Alto Adige che dall'opera sarebbe tecnicamente solo sfiorato (dividendo la Val Pusteria con l'Austria) ma anche di una galassia di associazioni ambientaliste fra cui Italia Nostra che ieri volantinava all'ingresso del convegno veneziano. Mario Pozza, presidente di Unioncamere specifica che si tratterebbe di un'autostrada (ma c'è anche chi parla di una superstrada o di una «connessione intervalliva») sostenibile: «Niente viadotti, sarebbe un'opera in trincea che darebbe ossigeno all'export delle nostre 500 mila aziende e che combatterebbe anche lo spopolamento della nostra montagna». Fra i relatori, però, c'è anche chi non sottovaluta il rischio di «giustificare» ex post un'opera infrastrutturale. A dare una sterzata anglosassone al dibattito ci ha pensato **Pino Musolino**, alla guida dell'Autorità portuale di Venezia e Chioggia: «Chiediamoci se un'opera è "buona" o no per evitare alle nuove generazioni di pagare il fio di scelte sbagliate nella programmazione. Il Passante, ad esempio, è un'opera che serviva ma ci si è messo talmente tanto a realizzarlo che all'inaugurazione aveva già raggiunto la sua capienza massima». In generale, e quindi anche sul prolungamento dell'A27, **Musolino** sottolinea come: «Un'opera va valutata in congruenza con la programmazione regionale, nazionale ed europea». E, al momento, quest'opera non compare nella programmazione complessiva. Sulla stessa linea anche il direttore di Confartigianato Sergio Maset: «Il perno è la programmazione strategica di livello europeo. Da valutare attentamente in termini di congruenza con la programmazione comunitaria e di sostenibilità economica». Prudente anche Matteo Ribon, Cna: «Ben vengano gli interventi per uno sbocco a nord, ma tutto ciò va preso considerando i corridori europei». Se la politica va in pressing, insomma, gli addetti ai lavori tendono a restare nel campo dell'«analisi costi benefici». «Anche se ormai questa espressione non si può più usare. - sorride Roberto Padrin, presidente della Provincia di Belluno facendo riferimento al marchio di fabbrica dell'ex ministro Danilo Toninelli - Per il Bellunese questo argomento è tabù, sinonimo di divisione con la contrarietà dei sindaci. Serve poi una sostenibilità economica, parliamo di 7-8 miliardi». Convinto della necessità di una discussione è Gianfranco Refosco, segretario della Cisl: «Dobbiamo immaginare il Veneto dei prossimi 10-15 anni e anche a come togliere Belluno dalla sua orbita periferica».



Protocollo fanghi metà si riuseranno «Ma aspettiamo la prima benna»

Pellicani: affrontare insieme i temi veneziani

VENEZIA La differenza la fanno i numeri. Oggi, con il protocollo fanghi del 1993, solo il 3 per cento dei sedimenti lagunari (i cosiddetti «classe A») potevano essere usati per il ripristino morfologico della laguna, cioè per barene, velme e così via. A breve, quando i ministri Paola De Micheli (Infrastrutture) e Sergio Costa (Ambiente) metteranno la firma sul decreto che renderà operativo il nuovo protocollo, quella quota potrebbe salire a circa la metà: con un notevole risparmio per le casse erariali, ma anche un minore riempimento dei siti di conferimento - che già sono pochissimi e quasi tutti esauriti - per quelli che fino a oggi erano ritenuti fanghi inquinati. Giovedì, proprio mentre a Venezia si teneva la protesta della comunità portuale che chiedeva di scavare i canali, è arrivato il tanto atteso parere dell' Istituto superiore di sanità, che ha chiesto e ottenuto un riferimento all' attenzione alla catena alimentare, in primis vongole e pesci. «Questo istituto si riserva di produrre una nota tecnica integrativa sulle procedure da adottare», aggiunge però il parere. «Ora attendiamo che la benna, che nel corteo era appoggiata sulla chiatta, cominci a scavare per garantire la manutenzione dei canali e l' accessibilità alle banchine», dice il presidente di Assoagenti Veneto Alessandro Santi, organizzatore della protesta dell' altro ieri. Il nuovo protocollo parte dalle direttive europee del 2000 e del 2008 che cambiano il punto di vista sui sedimenti: non più rifiuti da conferire in siti ad hoc , ma potenziali risorse. Il principio è quello del «non peggioramento»: in laguna buona parte dei fanghi si possono spostare se non alterano in peggio lo stato delle aree in cui vengono portati. Per questo il documento prevede non solo campionamenti dell' area di scavo, ma anche di quella di destinazione. I fanghi - oggi divisi in A, B (la stragrande maggioranza), C e oltre C - saranno classificati in cinque modi, con le lettere dell' alfabeto greco, secondo l' analisi non solo chimica, ma anche eco-tossicologica: alfa e beta (che dovrebbero essere circa la metà) non sono pericolosi e sono riutilizzabili a diretto contatto con l' acqua, mentre i gamma devono essere «inseriti» nei primi due per poter essere usati; delta ed epsilon, infine, devono essere confinati. E' prevista una procedura speciale per scavi urgenti fino a 50 mila metri cubi per motivi di pubblica incolumità o navigazione: non servirà fare analisi, ma i fanghi andranno trattati come se fossero inquinati. «Il protocollo del 1993 era drastico, ma dava certezze nei risultati - afferma l' ex professoressa Andreina Zitelli - Questo introduce una grande quantità di parametri, è macchinoso e incerto. Rischia di essere difficilmente applicabile». «Questo protocollo consentirà finalmente di valutare la reale pericolosità», lo difende invece il professor Pier Francesco Ghetti, a capo del pool di esperti che lo ha redatto. Il deputato del Pd Nicola Pellicani è soddisfatto, ma rilancia: «Questa città non può essere governata con un palleggiamento tra ministeri ed enti - afferma - Va affrontato il "dossier Venezia" per decidere che cosa fare nei prossimi trent' anni su porto, turismo, bonifiche». (a. zo.)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i progetti per il futuro

Dal nuovo Protocollo fanghi alla banchina Alti fondali

Buona notizia con lo scavo dei canali. E per il futuro L' Autorità di sistema pensa all' approdo delle grandi navi porta container a Malamocco

VENEZIA Il porto alle prese con i cambiamenti climatici. Una buona notizia in queste ore, l' approvazione del Protocollo fanghi. Che consentirà di avviare scavi di manutenzione. Anche se ci sono cautele da parte dell' Istituto superiore di sanità che annuncia una "Nota tecnica integrativa" a garanzia della salute. E una preoccupazione, dettata dalle cifre inconfutabili dell' aumento del livello del mare nei prossimi decenni. Significa che il Porto potrebbe essere chiuso per molti giorni o limitare la sua attività. Un nuovo elemento che i inserisce nel dibattito sul futuro della crocieristica (nuovo terminal a Marghera o fuori della laguna) ma anche del traffico commerciale. Archiviato il progetto dell' off-shore, il terminale in mare dal costo di due miliardi e mezzo di euro, si pensa adesso ad altre soluzioni. «Ma dovranno essere conformi a quelle adottate in tutti gli altri grandi porti del mondo», rivelano fonti dell' Autorità portuale, «cioè non contemplare rotture di carico, che portano costi superiori e tempi più lunghi. Nel nuovo Piano operativo, l' Autorità di sistema dell' Alto Adriatico presieduta da **Pino Musolino** ha inserito l' ipotesi di una banchina "Alti fondali" a Malamocco. Significa attrezzare un luogo dove le grandi navi porta container possano approdare senza entrare dentro la laguna, scaricando le merci direttamente su altre navi o a terra». «In tutti i porti del mondo il porto è collegato a terra», ribadisce l' Autorità portuale. Il che sembra escludere, almeno per il momento, il ritorno a ipotesi modello off-shore. Ma il futuro sta fuori dalla laguna, ammoniscono gli scienziati. Possibile? «Nel nostro porto una quota che va dal 30 al 50% dei nostri traffici riguarda il porto industriale. Dunque per queste navi è imprescindibile il collegamento a terra». Più facile ipotizzare "fuori" le grandi navi porta container e le navi passeggeri. Su questo punto anche le grandi compagnie armatoriali si sono dette disponibili a valutare soluzioni a lungo periodo fuori dalla laguna. La più vicina è senz' altro quella del recupero della "piarda" di Santa Maria del Mare. Sulla spiaggia erano stati installati i cantieri per la fabbricazione dei cassoni del Mose. Colata di cemento che doveva essere «provvisoria», rimossa alla fine dei lavori. Un progetto già avviato dall' ex provveditore Roberto Linetti, in ottemperanza a quelle delibere. Ma adesso si fa strada con insistenza l' ipotesi di attrezzare l' ex cantiere del Mose per una nuova mega banchina per le grandi navi da crociera. In mare, con collegamenti a terra via laguna. Nelle ultime ore il Porto ne sta discutendo con il Provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone. Intanto si pensa alle soluzioni "provvisorie" per togliere il traffico delle grandi navi dal canale della Giudecca e dal bacino San Marco. Le banchine del terminal traghetti a Fusina potrebbero accogliere dopo lavori adeguamento un paio di navi. Soluzioni che il Comitato convocato per il 3 marzo potrebbe esaminare per una decisione definitiva, otto anni dopo il naufragio della Costa Concordia. Ma all' orizzonte resta il grande tema: per quanti anni il porto potrà funzionare dentro la laguna?. --A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Scavi, fondi Ue e posti di lavoro Navi a Marghera tutti i problemi

I dubbi del Porto in vista del Comitato

VENEZIA Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli l' ha promesso: «Per la prossima primavera sposteremo dal bacino di San Marco duecento navi da crociera». Ma ora che i tavoli tecnici si susseguono - l' ultimo è stato giovedì sera, forse ce ne sarà un altro in vista del Comitato fissato per il 3 marzo - appare chiaro che non sarà così facile avviare quegli «approdi diffusi» a cui l' Autorità di sistema portuale, insieme a tutti i soggetti coinvolti, aveva già cominciato a lavorare la scorsa estate su input del predecessore Danilo Toninelli. Sul tavolo ci sono varie soluzioni: Fusina, il terminal container di Tiv e la sponda nord del Canale industriale nord. Il Porto le ha analizzate tutte e nei documenti presentati è chiaro che nessuna sarà indolore. Sul terminal delle «autostrade del mare», il Porto è scettico. Proprio nei giorni scorsi i promotori dell' ipotesi (Renzo Scarpa, Ottavio Serena, Andrea Gersich e Renato Darsiè) e la società di gestione di Fusina si sono incontrati e confermano la possibilità di accogliere navi anche grandi (usando i «mooring dolphins », «salsicciotti» dove far appoggiare lo scafo, ma ancor più allungando le due banchine in costruzione); ma secondo l' ente guidato da **Pino Musolino**, per quest' anno potranno farci scalo solo due navi, perché la nuova darsena sarà pronta solo a dicembre e quella attuale è piena quasi al limite. Serviranno poi lo scavo di un bacino di evoluzione adeguato e lo spostamento di un oleodotto, per un costo totale di 708 mila euro e 180 giorni di lavori. «L' inserimento della funzione crocieristica permanente mette a rischio i finanziamenti europei ricevuti», aggiunge il dossier. Quanto a Tiv il Porto ha valutato sia la banchina Lombardia che quella Veneto. Per la prima, che può ospitare navi fino a 300 metri e oltre, servono un milione e 162 mila euro (e 270 giorni di lavori) per adeguare gli ormeggi A15 e A14. L' ente ha studiato due ipotesi: con le crociere tutti i giorni potrebbero arrivarne 151, solo nel weekend al massimo 74. In questo modo però gli ormeggi A13 e A12 dovrebbero essere limitati a navi sotto i 180-200 metri, con un calo dei traffici del 20 per cento e 30-35 posti di lavoro a rischio. Peggio andrebbe con la banchina Piemonte (che infatti è stata messa in secondo piano), i cui danni ricadrebbero anche sul terminal rinfuse di Multiservice, di recente acquisito dal fondo F2i, con un progetto di sviluppo. L' investimento sarebbe minore: 376 mila euro e 150 giorni di lavori. Il Porto ha anche ipotizzato una totale riconversione del terminal container di Tiv alla crocieristica: in questo caso si avrebbero 239 navi nel 2020 (151 a Lombardia e 88 a Veneto), ma ci sarebbe poi il problema di un tracollo del traffico merci. L' altro terminal container (Psa-Vecon) può infatti arrivare a gestire 500 mila teu (l' unità di misura dei container), ma così il porto dovrebbe rinunciare a 100 mila rispetto a quanti ne tratta ora, con un calo di 50 posti di lavoro. Il canale nord è una delle ipotesi anche definitive, ma in questo caso il Porto ritiene che possa essere allestita anche in via temporanea, con un accosto nel 2021 e due nel 2022: qui potrebbero arrivare 242 navi da crociera grandi. (a. zo.)



l' incontro a Mestre

«Collegamento viario a nord contro lo spopolamento»

Tutti d' accordo ieri al convegno sulle infrastrutture organizzato dalla Cisl Resta da capire cosa fare. L' assessore De Berti: «Mettiamoci intorno al tavolo»

Francesco Dal MasBELLUNO. "Sfondare" le Alpi, a nord del Veneto, per liberare la provincia di Belluno dall' isolamento e quindi dallo spopolamento. Magari con una galleria sotto il monte Cavallino, al confine con l' Austria. Sono tutte d' accordo le categorie economiche e sociali per tentare quest' avventura, allungando l' A27 che si ferma a Pian di Vedoia, alle porte di Longarone. Ma come andare avanti? Asfaltando i versanti delle Dolomiti? «Mettiamoci attorno ad un tavolo, studiamo le possibili soluzioni e poi decidiamo», è l' invito di Elisa De Berti, assessore regionale ai Trasporti, «noi insieme agli enti locali, e al mondo dell' economia e del lavoro, ma anche con il Governo. Perché», ricorda ancora l' assessore, «a Belluno non tutti sono d' accordo»; non lo sono né il ministro D' Incà né il parlamentare De Menech. L' ipotesi di un collegamento verso nord, con la Carinzia, più disponibile del Tirolo ad accettare nuove infrastrutture, è stata rilanciata dal convegno che la Cisl del Veneto e Unioncamere hanno tenuto ieri a Mestre per trovare nuovi sbocchi al porto di Venezia e all' economia regionale. Non importa se a quel tavolo indicato da De Berti dovesse scaturire l' opzione di una superstrada o anche di una strada, ma a scorrimento veloce. «L' importante», hanno condiviso Mario Pozza, presidente di Unioncamere, e Gianfranco Refosco, segretario regionale della Cisl, «è che la provincia di Belluno e il Veneto orientale possano finalmente respirare a pieni polmoni. Con un duplice obiettivo: frenare la deriva sociale-demografica, oltre che economica, delle terre alte, e consentire uno sfogo al porto di Venezia». Il tema riprende una piattaforma presentata l' anno scorso al presidente della Regione Luca Zaia da Confindustria Dolomiti, Confartigianato, Confcommercio, Cna e dalle altre realtà economiche della provincia, come pure dai sindacati Cgil, Cisl e Uil. Si è dichiarato d' accordo il presidente della Provincia di Belluno Roberto Padrin, che ha assicurato il proprio impegno per convincere di questa priorità infrastrutturale anche le diverse istituzioni bellunesi. Tra le due liste che partecipano alle elezioni di domenica, ce n' è una che non condivide l' ipotesi autostradale; contrari sono anche numerosi sindaci del Cadore. «Certo, questa prospettiva», ha precisato Padrin, «va portata avanti contestualmente agli obiettivi che ci siamo dati per il potenziamento del trasporto ferroviario, il Treno delle Dolomiti, almeno fino a Cortina, e il raccordo ferroviario tra la Valsugana (Primolano) e Feltre». Gli ambientalisti hanno diffuso, a margine del convegno, un volantino che ripropone la loro contrarietà all' asfaltatura del Cadore. Ma perplessità sono state manifestate, sempre in sede di convegno, anche dal presidente dell' **Autorità** di **Sistema** portuale di Venezia, Pino Musolino. Immaginando che tra trent' anni il trasporto su gomma diventerà marginale, mentre sarà ancora strategico quello su ferro, «non è», si è chiesto Musolino, «che realizziamo un' opera obsoleta nel momento in cui entra in funzione?» «Quando parliamo di infrastrutture materiali non dimentichiamo quelle ferroviarie», ha insistito il segretario Cna, Matteo Ribon. «Sappiamo tutti che il nodo di Longarone rappresenta una criticità che va affrontata e risolta anche in vista delle Olimpiadi Milano-Cortina. Sappiamo anche che il congestionamento della Feltrina deve trovare velocemente respiro con la conclusione della Pedemontana Veneta. Tuttavia il prolungamento dell' A27 non può rappresentare da solo la priorità e la risposta al problema. È innegabile che la decisione del mezzo, deve tendere ad





Corriere delle Alpi

Venezia

Ma per l' assessore De Berti è inimmaginabile realizzare una ferrovia per il trasporto merci ai piedi delle Dolomiti: sarebbe troppo impattante. «Il progetto regionale allo studio prevede», ha ricordato l' assessore, «un treno turistico di collegamento tra Venezia e Cortina, con servizio passeggeri anche sul posto». Come ha ricordato Paolo Doglioni, di Confcommercio Belluno, sono ormai 63 anni che si parla di Venezia-Monaco e l' autostrada è tronca a Pian di Vedoia. Chi negli ultimi anni ha provato ad immaginare un progetto compatibile con il delicato contesto ambientale delle Dolomiti - tra questi il professor Giovanni Campeol, che rappresenta il Veneto in Eusalp - propone un' autostrada per metà in galleria, da utilizzare come "corridoio tecnologico" tramite cui far passare corrente, gas, telefonia, fibre ottiche e ogni altro servizio, cancellando dal territorio tutte le servitù impattanti. Servirebbero, però, 8 miliardi di investimento. Il treno delle Dolomiti incontra difficoltà perché il solo tratto Calalzo-Cortina costa circa 1 miliardo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Per il porto servono infrastrutture Senza è inutile parlare di sviluppo»

Musolino al convegno "Le nuove rotte globali": «I dragaggi manutentivi sono lavori necessari»

veneziana. «È ora di finirla di aggettivare le opere in base alla dimensione. Non esistono "grandi" opere e "piccole" opere, ma solo "buone" opere e "cattive" opere. E dobbiamo invertire la tendenza italiana per la quale prima realizziamo le infrastrutture e poi tentiamo di giustificarle, o le realizziamo con decenni di ritardo, come fatto con il passante di Mestre». Non usa giri di parole il presidente del Porto di Venezia e Chioggia **Pino Musolino**, intervenuto ieri pomeriggio nel convegno "Il Veneto nelle nuove rotte economiche globali", organizzato dalla Cisl regionale e Unioncamere Veneto. La sua analisi muove dalla relazione di Iolanda Conte di Uniontrasporti, dedicata al sistema infrastrutturale (tutto) del Nordest. Dei 43,6 miliardi di euro da investire per le infrastrutture prioritarie del Veneto, poco più di un quinto (8,6 miliardi) è destinato a Mose, portualità, intermodalità, accesso agli aeroporti e sistemi urbani. Saranno completati oltre il 2025 i lavori per il porto di altura e allacci nell'hub portuale di Venezia, con una disponibilità economica pari al 70 per cento dei quasi 2 miliardi e mezzo di euro necessari. Parlando in termini generali, il porto di Venezia è il terzo del Nordest per tonnellate di merci movimentate nel 2019: 25 mila, il 5,9 per cento in meno rispetto all'anno precedente. Mentre una crescita si registra in tema di traffici crocieristici, con gli oltre 1,6 milioni di passeggeri transitati. «Per questo è necessario un piano industriale» l'indicazione di **Musolino**. «Che produzioni vogliamo da qui al 2050? Quale idea di sviluppo per il Paese? Dobbiamo partire da questi interrogativi per capire dove sono posizionati i grandi "cluster" di produzione e, da qui, pensare alle infrastrutture. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro all'anno; 21 miliardi considerando anche la produzione indiretta. Sono 1.269 le imprese insediate in porto. E poi i posti di lavoro: 19.330 diretti, quasi 95 comprendendo indiretti e indotto. Mutuando il titolo del convegno, il Porto di Venezia nelle nuove rotte economiche globali deve continuare a fare quello che ha sempre fatto: avere banchine funzionanti, realizzare opere di connettività primaria, realizzare investimenti e mantenere le accessibilità nautiche». Partire dall'inizio, quindi: «I dragaggi manutentivi. Senza giri di parole, devono arrivare le navi, perché un porto senza navi non è un porto. E solo dopo potremo parlare di Zes, ZIs e "grandi" opere». Per questo **Musolino** ha ricordato la manifestazione di giovedì, in marittima, «che per la prima volta ha visto intorno a un tavolo tutte le categorie economiche: lavoratori, sindacati, associazioni di categoria e "padroni". Insieme per dire una sola cosa: fateci fare il nostro mestiere». **Musolino** difende il suo ruolo e ciò che rappresenta: «Dobbiamo parlare di sostenibilità, declinata in quattro principi: ambientale, economico, sociale e culturale. Venezia si è sviluppata intorno alle bellezze create dal porto. E senza il porto, a Venezia non può esserci sostenibilità. Dobbiamo tornare a parlare di infrastrutture: che stiano in piedi, che giustifichino il proprio costo, che non abbiano impatti devastanti». Chiude Gianluigi Satini, presidente regionale della Federazione autotrasportatori italiani: «Non vogliamo scavare per distruggere Venezia, vogliamo scavare quello che serve per continuare a lavorare al porto. Gli investimenti si valutano per la loro utilità, non per il valore economico». --Laura Berlinghieri© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

lo studio sulle maree

Chiusure Mose, Porto a rischio

D'Alpaos: «Possibili 300 interventi all'anno Innalzamento del mare, acque alte frequenti Approdi fuori laguna per salvare l'economia»

«Con le cifre attuali di aumento del livello del mare la durata delle chiusure del Mose diverrà insostenibile. Anche per la portualità interna della laguna, che negli anni sarebbe fatalmente destinata a morire. Se vogliamo salvare la portualità c'è la necessità di pensare fin da subito ad approdi esterni alla laguna». Un grido di allarme drammatico quello lanciato da Luigi D'Alpaos, ingegnere idraulico tra i massimi esperti di idrodinamica lagunare. E il **Porto**, in prospettiva, pensa alla banchina Alti fondali a Malamocco. VITUCCI / PAGINE 2 E 3.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Innalzamento del mare Portualità a rischio con le chiusure del Mose»

Allarmante relazione di D'Alpaos all'ultimo convegno degli ingegneri «Possibili 300 interventi all'anno. Necessari approdi esterni alla laguna»

Alberto Vitucci VENEZIA. «Con le cifre attuali di aumento del livello del mare la durata delle chiusure del **Mose** diverrà insostenibile. Anche per la portualità interna della laguna, che sarebbe fatalmente destinata a morire. Se vogliamo salvare la portualità c'è la necessità di pensare fin da subito ad approdi esterni alla laguna». Un grido di allarme drammatico, quello lanciato da Luigi D'Alpaos, ingegnere idraulico tra i massimi esperti di idrodinamica lagunare. Nei giorni scorsi D'Alpaos è stato chiamato a spiegare a un uditorio di ingegneri le criticità e i problemi del **Mose**. Lo ha fatto mettendo a confronto i dati sull'incremento del livello medio del mare, esaminando tutte le maree del periodo 2000/2012 e i loro effetti. «Assumendo un incremento di 50 centimetri nel periodo considerato», scrive l'ingegnere, «sarebbero necessari circa 300 interventi di chiusura all'anno per maree superiori a 110, mentre la durata complessiva delle stesse sarebbe di oltre duemila ore l'anno. Nell'anno più sfavorevole, il 2004, la durata complessiva delle chiusure salirebbe a circa 4.500 ore. Si tratta di valori proibitivi per la portualità interna della laguna, che sarebbe fatalmente destinata a morire». «Anche la portualità turistica, quella delle grandi navi, sarebbe penalizzata, continua il professore, perché l'aumento del livello del mare interesserebbe anche i mesi del periodo aprile-ottobre, quando questa attività si svolge. In questi mesi la durata delle chiusure nel periodo 2000/2012 sarebbe di 100-150 ore l'anno, con punte di 350 negli anni più sfavorevoli». Un'analisi chiara, che difficilmente potrà essere contestata. D'Alpaos ricorda i vizi di origine del progetto **Mose**. Quando venne accompagnato da studi come quelli del Corila che ipotizzavano un aumento del livello del mare di soli 22 centimetri per la fine del secolo. «In realtà già allora l'Ipcc parlava di cifre almeno doppie, 44 centimetri. Ma solo nel caso piuttosto improbabile che l'aumento della temperatura nel globo fosse contenuto entro i due centimetri. In caso contrario, l'aumento del mare si attesterebbe almeno a 74 centimetri». Scenario preoccupante, sotto vari aspetti. Dal 1989 al 2018 le registrazioni mareografiche segnalano un incremento medio di 5,6 millimetri l'anno. Dunque, in proiezione centenaria, non meno di 60 centimetri. In conclusione non si può parlare di **Mose** senza considerare che tra pochi anni lo scenario sarà completamente modificato. E dunque, sollecita D'Alpaos, «occorre pensare a progetti a lungo termine». Non è il solo problema del progetto **Mose**, di cui tanto si parla in queste settimane. «Il progettista dovrebbe anche dare risposte sul problema della risonanza», scrive l'ingegnere nella sua relazione, «quando le paratoie fossero sollecitate da stati di moto ondoso con assegnate caratteristiche. Dubbi sollevati dal professor Chang Mei alla fine degli anni Novanta. Poi ripresi dalla società internazionale Principia, incaricata dal Comune che confermò il pericolo. Considerando come forzante non un'onda monocromatica, ma uno spettro d'onde. Basterebbe una smentita accompagnata dalle relative dimostrazioni. Che dovrebbe essere scritta, come si usa nel mondo della scienza e della tecnica». Infine il vento. «Sottostimato» nel progetto. A barriere chiuse e con la marea più alta gli effetti



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

del vento sarebbero incrementati anche di tre-quattro volte rispetto alla condizione attuale. L'analisi dimostra che il livello di salvaguardia di 130 centimetri a Chioggia, anche per questo motivo, «risulta inadeguato». «La durata delle chiusure», conclude lo studio del professore, «diverrà insostenibile anche per ragioni ambientali. Molte manovre dovranno essere anticipate, portando a chiusure anche per giorni consecutivi». «Condizione questa», dice D'Alpaos, «mai considerata dal progettista». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il 17 febbraio prova delle paratoie a Malamocco

«Cento milioni cercansi» Il bando sul sito del Cvn

Venezia. Il Consorzio cerca soldi. Da ieri è stato pubblicato sul sito di Venezia Nuova un avviso rivolto agli istituti di credito: «Si cercano 80-100 milioni». Tempo limite per rispondere, il 28 febbraio. Una iniziativa che sembra dare ragione a chi nei giorni scorsi lamentava l' assenza di liquidità per pagare i dipendenti e le imprese. «I soldi ci sono», aveva assicurato la commissaria Elisabetta Spitz. «Li troveremo», ha ripetuto il provveditore Cinzia Zincone. Adesso però diventa obbligatorio il ricorso agli istituti di credito. In cambio naturalmente si dovranno pagare gli interessi. Che una volta venivano coperti dallo Stato. Qualcuno ha anche ipotizzato il ricorso alla «cartolarizzazione». Eventualità su cui le associazioni sono pronte a dare battaglia. Significherebbe ipotecare parti di laguna e dello stesso Arsenale in cambio di finanziamenti per concludere il **Mose**. Ma il Consorzio non ha liquidi, ed è stato dichiarato azienda vicina al default. A rischio anche gli stipendi dei circa 250 dipendenti e soprattutto le operazioni di movimentazione delle paratoie. Proprio le prove, è stato annunciato, dovranno essere intensificate, per arrivare più velocemente alla conclusione almeno della fase dei lavori che possa garantire l' impiego dell' opera in caso di emergenza. Ieri la Capitaneria di porto ha emesso l' ordinanza che vieta la navigazione nella bocca di porto di Malamocco nella notte di lunedì 17 febbraio. Quando è prevista la nuova prova di sollevamento dell' intera schiera. 19 grandi barriere che saranno sollevate contemporaneamente per testarne l' efficacia. La convocazione è già stata fatta. Si attende ora la risposta delle imprese. --A.V.

PRIMO PIANO
Economia e ambiente

«Innalzamento del mare Portualità a rischio con le chiusure del Mose»

Alzamento relativo di 17 centimetri di livello marino con conseguenti danni per 300 interventi all'anno. Necessari appalti esenti alla laguna

300
3,6 mm
60 cm
5 giorni
14500 ore

«Cento milioni cercansi» Il bando sul sito del Cvn

V Gate, il terminal di Chioggia con pescaggi fino a 18 metri

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il progetto alternativo

VGate, il terminal di Chioggia con pescaggi fino a 18 metri

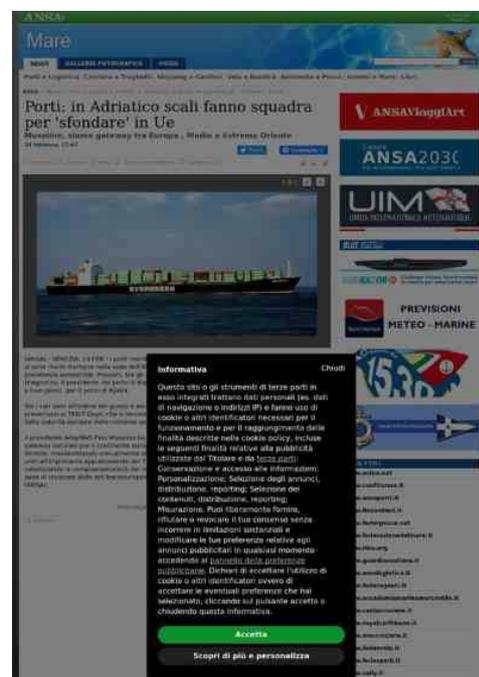
CHIOGGIA. Tra le ipotesi al vaglio per salvare la portualità veneziana vi è anche il progetto VGate, un terminal plurimodale d'altura da realizzarsi a 2,8 chilometri dalla costa di Sottomarina, all' altezza della foce del Brenta, collegato alla terra con un ponte carrabile, una linea ferroviaria e una pista ciclabile. Un progetto faraonico, attualmente al vaglio del Ministero dell' Ambiente, che anche in caso di semaforo verde, vedrebbe la luce dopo 13 anni di lavori. Dell' idea, elaborata dalla ditta veneziana VGate, si è iniziato a parlare un anno fa con la presentazione in commissione consiliare a Chioggia in vista del parere che l' amministrazione comunale doveva far pervenire al ministero per la fase di scoping, quella che precede l' avvio della Valutazione di impatto ambientale. «Siamo tutti operatori del **porto** da generazioni», spiegava in commissione Alessandro Santi, presidente di VGate, «abbiamo elaborato quest' idea partendo da dati oggettivi che ci dicono che da qui a 10-15 anni Venezia, e tanto più Chioggia, saranno tagliate fuori dalle rotte mercantili per i limiti fisici del Mose e per il gigantismo delle navi. I mercantili di nuova generazione andranno in **porto** con pescaggi maggiori tagliando fuori l' Alto Adriatico. La nostra soluzione è quella di un terminal in mare, non offshore perché è collegato alla terra con il ponte, sufficientemente lontano per avere pescaggi di 16-18 metri, ma non troppo distante per consentire trasporti più convenienti. Abbiamo valutato tutta la costa veneta e su sei siti indagati (Chioggia diga foranea, Chioggia Brondolo, Eraclea laguna del Mort, Mira **porto** San Leonardo, Rosolina mare, Rosolina **porto** di Levante), la scelta migliore è risultata quella di Brondolo tenendo conto della direzione dei venti, della presenza della ferrovia, dei pescaggi». --Elisabetta B. Anzoletti.



Porti: in Adriatico scali fanno squadra per 'sfondare' in Ue

Musolino, siamo gateway tra Europa , Medio e Estremo Oriente

(ANSA) - VENEZIA, 14 FEB - I porti membri dell' associazione Napa, North Adriatic Ports Association, si sono riuniti stamane nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana, cui spetta la presidenza semestrale. Presenti, tra gli altri, anche il presidente dell' Autorità giuliana Zeno D' Agostino, il presidente del porto di Koper Dimitrij Zadel, Alberto Squarzina per il porto di Ravenna e Ivan Jaksic, per il porto di Rjeka. Tra i vari temi all' ordine del giorno è emersa con forza la volontà condivisa dei membri di presentarsi ai TEN-T Days, che si terranno il prossimo maggio in Croazia, portando all' attenzione delle autorità europee delle richieste unitarie. Il presidente AdspMAS **Pino Musolino** ha dichiarato: "I cinque porti dell' Alto Adriatico costituiscono il gateway naturale per il continente europeo delle merci in transito da e verso il Medio e l' Estremo Oriente, movimentando annualmente oltre 100 tonnellate. Riteniamo fondamentale presentarci uniti all' importante appuntamento dei TEN-T Days, superando così la logica dei campanili e valorizzando la complementarità dei nostri scali. Solo così potremo avere un peso contrattuale in sede di revisione delle reti transeuropee e di allocazione delle risorse previste dalla direttiva CEF2". (ANSA).



Il Nautilus

Venezia

Porti del Nord Adriatico: nuovo impulso alle azioni condivise per pesare in Europa

Venezia- I porti membri dell' associazione Napa, North Adriatic Ports Association, si sono riuniti stamane nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana, cui spetta la presidenza semestrale. Presenti, tra gli altri, anche il presidente dell' Autorità giuliana Zeno D' Agostino, il presidente del porto di Koper Dimitrij Zadel, Alberto Squarzina per il porto di Ravenna e Ivan Jaksic, per il porto di Rijeka. Tra i vari temi all' ordine del giorno è emersa con forza la volontà condivisa dei membri di presentarsi ai TEN-T Days, che si terranno nel prossimo maggio in Croazia, portando all' attenzione delle autorità europee delle richieste unitarie. Il presidente dell' AdSP MAS **Pino Musolino** ha dichiarato: 'I cinque porti dell' Alto Adriatico costituiscono il gateway naturale per il continente europeo delle merci in transito da e verso il Medio e l' Estremo Oriente, movimentando annualmente oltre 100 tonnellate. Riteniamo fondamentale presentarci uniti all' importante appuntamento dei TEN-T Days, superando così la logica dei campanili e valorizzando la complementarietà dei nostri scali. Solo così potremo avere un peso contrattuale in sede di revisione delle reti transeuropee e di allocazione delle risorse previste dalla direttiva CEF2'.



Evitare il declino del porto di Venezia

Intervento del presidente di Confetra Nord Est, Paolo Salvaro

Massimo Belli

VENEZIA Evitare il declino definitivo del nostro porto con le conseguenze che questo avrebbe è una delle motivazioni che hanno spinto Confetra Nord Est a partecipare alla manifestazione *E se rovesciamo Venezia?*, come ha detto il presidente Paolo Salvaro nel suo intervento. Dell'atteso evento in difesa dello scalo lagunare abbiamo già scritto nell'edizione di ieri, ma di seguito riportiamo i passi principali del discorso pronunciato da Salvaro al Terminal Passeggeri della Stazione Marittima di Venezia davanti ad oltre 600 persone. Come Confetra Nord Est ha esordito 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, ma sull'economia di tutta la Regione e del Nord Est. Rifiutando l'idea dell'esistenza di un preciso disegno per affossare il porto, Salvaro si è comunque lamentato del muro di gomma su cui si scontrano avvisi, richieste e proposte avanzate. 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, non è una questione che riguarda gli addetti ai lavori, ma una priorità per tutti. Chiediamo cose semplici e di buon senso. La prima richiesta è: Prendete delle decisioni, perchè non c'è nulla di peggio dell'incertezza in cui il porto è lasciato da troppo tempo. E' meglio avere delle decisioni che non ci soddisfano, piuttosto che continuare questo stucchevole rimpallo di decisioni e scelte. Il presidente di Confetra Nord Est ha poi ricordato che il Porto ha già accettato un futuro condizionato quando ha detto sì alla costruzione del Mose, con le limitazioni ai pescaggi e alle dimensioni delle navi che questo comporta, perchè 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 chiede Confetra Nord Est è che assieme a chi il porto lo fa vivere tutti i giorni, si elabori una strategia a medio e lungo termine di sviluppo che tenga conto delle esigenze della portualità, 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 sì per davvero, il dibattito su questi temi. Ricordando poi l'attenzione quotidiana verso una logistica sempre più sostenibile, Salvaro ha detto che 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. Ma c'è la necessità di avere 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. Dicendosi contento della presenza di esponenti politici ed istituzionali, quali l'assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti; il sindaco Luigi Brugnaro; il presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese; il presidente della Camera



di Commercio, Giuseppe Fedalto ed il presidente di Confcommercio, Massimo Zanon, Salvaro ha lanciato loro un messaggio. Certo, adesso ci serve il vostro 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



Messaggero Marittimo

Venezia

logistica e nel nostro caso del porto, nella vita di tutti i giorni. E' importante comprendere che le merci non arrivano per miracolo nei supermercati e nei 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. Infine, se non si riuscirà a 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. Io sono un inguaribile ottimista, ma queste vicende stanno mettendo a dura prova questo mio atteggiamento. 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 ha concluso Paolo Salvaro.

Porti del Nord Adriatico: nuovo impulso alle azioni condivise per pesare in Europa

Venezia, 14 febbraio 2020 - I porti membri dell' associazione Napa, North Adriatic Ports Association, si sono riuniti stamane nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana, cui spetta la presidenza semestrale. Presenti, tra gli altri, anche il presidente dell' Autorità giuliana Zeno D' Agostino, il presidente del porto di Koper Dimitrij Zadel, Alberto Squarzina per il porto di Ravenna e Ivan Jaksic, per il porto di Rjeka. Tra i vari temi all' ordine del giorno è emersa con forza la volontà condivisa dei membri di presentarsi ai TEN-T Days, che si terranno il prossimo maggio in Croazia, portando all' attenzione delle autorità europee delle richieste unitarie. Il presidente AdspMAS **Pino Musolino** ha dichiarato: "I cinque porti dell' Alto Adriatico costituiscono il gateway naturale per il continente europeo delle merci in transito da e verso il Medio e l' Estremo Oriente, movimentando annualmente oltre 100 tonnellate. Riteniamo fondamentale presentarci uniti all' importante appuntamento dei TEN-T Days, superando così la logica dei campanili e valorizzando la complementarietà dei nostri scali. Solo così potremo avere un peso contrattuale in sede di revisione delle reti transeuropee e di allocazione delle risorse previste dalla direttiva CEF2".



Seareporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home | Porti | Industria/Tecnologia | Shipping | UE | Ambiente | News | Turismo | Città

Porti del Nord Adriatico: nuovo impulso alle azioni condivise per pesare in Europa

Publicato il 14 febbraio 2020, ore 13:48

Venezia, 14 febbraio 2020 - I porti dell' associazione Napa, North Adriatic Ports Association si sono riuniti stamane nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana, cui spetta la presidenza semestrale.

Presenti, tra gli altri, anche il presidente dell' Autorità giuliana Zeno D' Agostino, il presidente del porto di Koper Dimitrij Zadel, Alberto Squarzina per il porto di Ravenna e Ivan Jaksic, per il porto di Rjeka.

Tra i vari temi all' ordine del giorno è emersa con forza la volontà condivisa dei membri di presentarsi ai TEN-T Days, che si terranno il prossimo maggio in Croazia, portando all' attenzione delle autorità europee delle richieste unitarie.

Il presidente AdspMAS Pino Musolino ha dichiarato:

"I cinque porti dell' Alto Adriatico costituiscono il gateway naturale per il continente europeo delle merci in transito da e verso il Medio e l' Estremo Oriente, movimentando annualmente oltre 100 tonnellate. Riteniamo fondamentale presentarci uniti all' importante appuntamento dei TEN-T Days, superando così la logica dei campanili e valorizzando la complementarietà dei nostri scali. Solo così potremo avere un peso contrattuale in sede di revisione delle reti transeuropee e di allocazione delle risorse previste dalla direttiva CEF2".

Seareporter.it

Essere o non essere un porto? Il dilemma di Venezia

Venezia Casualità o risposta repentina a un evento mediaticamente con pochi precedenti? Le dietrologie si sprecano, in questi casi. Ma lo shipping appartiene a gente di sostanza, e la sostanza ieri non si è fatta mancare. Mentre in una Venezia coperta dalla nebbia sfilavano ottanta imbarcazioni al grido (simbolico) di ' senza porto la città diventa una ghost town ', da Roma arrivava la notizia che era stato finalmente acquisito il parere dell'Istituto Superiore di Sanità sul cosiddetto 'protocollo fanghi': un parere molto atteso e che pone fine all'iter amministrativo propedeutico per l'approvazione del protocollo voluto dal ministero dell'Ambiente e dalle Infrastrutture e Trasporti . Un risultato che darà nuove prospettive, economiche e all'insegna della sostenibilità, alla Laguna. 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: ha detto il ministro dell'Ambiente Sergio Costa . 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 ha specificato la ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola de Micheli . Con questo passaggio, certificato in mattinata nella riunione al Provveditorato delle Opere Pubbliche (proprio mentre a Venezia andava in scena la clamorosa protesta), potrà essere redatto, entro pochi giorni, il decreto interministeriale che farà attuare il protocollo. Problemi risolti, dunque? Assolutamente no. O meglio: risolti in minima parte. Perché sul futuro della Venezia commerciale, quella che i 30 milioni di turisti che ogni anno arrivano in Laguna non vedono, le nebbie devono ancora alzarsi. Vogliamo davvero dire addio alla storia centenaria del porto? Questo si sono chieste ieri le quasi 500 persone che hanno partecipato, in acqua e a terra, alla manifestazione contro il temibile e affollato 'Partito del No' (qui il video). Più di 40.000 posti di lavoro sono legati a doppio filo alle banchine veneziane, a quello che è per sua natura geografica il porto di una delle aree più ricche e sviluppate d'Europa. Lo hanno ricordato a gran voce i rappresentanti di tutte le categorie, da Confindustria alla Cgil, da Confitarma ai 'nemici' di Assarmatori , da Confetra a Fedespedi. Oltre, naturalmente, a coloro che l'evento lo hanno organizzato: gli agenti marittimi. Gian Enzo Duci, prossimo alla fine del suo mandato alla guida di Federagenti (un mandato più che positivo, come confidano oggi i più anziani tra gli iscritti alla Federazione, anche quelli che guardavano con sospetto a una presidenza che qualcuno definì 'di rottura'), lo ha detto pubblicamente sfidando la mai sopita rivalità tra Repubbliche Marinare: 'Nel 1298 un ammiraglio genovese, Lamba Doria, ebbe la concreta possibilità di distruggere questo porto . Non lo fece, e ancora oggi c'è chi si chiede perché. Di sicuro, ciò che Lamba Doria non ebbe il coraggio di fare, sta per farlo la politica dei nostri tempi'. E non è, come ha saggiamente ricordato il presidente del porto Pino Musolino , solo una questione di crociere. Perché le crociere, quelle che danno tanto fastidio ai comitati, rappresentano una importante ma minima parte del business che genera il porto veneziano. 'Volete rinunciare alle crociere? Ditelo, fatelo - ha chiesto provocatoriamente Musolino - Ma non dimenticate che il porto è da secoli l'anima della città, il suo motore, la sua vocazione'. Si stenta in effetti a credere che, nel 2020, ci sia ancora qualcuno che pensi che Venezia sia solo una città turistica. E c'è una contraddizione enorme negli slogan di coloro che vogliono 'liberare' Venezia dal turismo di massa ma, al contempo, vorrebbero allontanare dalla Laguna ogni tipologia di nave, dai colossi delle crociere alle portacontainer . Vedere ieri dalla stessa parte della barricata il sindaco, le organizzazioni di imprese, gli operai e gli armatori è sicuramente una risposta a questo presunto dilemma.



Essere o non essere un porto? Il dilemma di Venezia

14 FEBBRAIO 2020 - Delleluce



Venezia - Casualità o risposta repentina a un evento modificatamente con pochi precedenti? Le dietrologie si sprecano, in questi casi. Ma lo shipping appartiene a gente di sostanza, e la sostanza ieri non si è fatta mancare. Mentre in una Venezia coperta dalla nebbia sfilavano ottanta imbarcazioni al grido (simbolico) di "senza porto la città diventa una ghost town", da Roma arrivava la notizia che era stato finalmente acquisito il parere dell'Istituto Superiore di Sanità sul cosiddetto "protocollo fanghi", un parere molto atteso e che pone fine all'iter amministrativo propedeutico per l'approvazione del protocollo voluto dal ministero dell'Ambiente e dalle Infrastrutture e Trasporti. Un risultato che darà nuove prospettive, economiche e all'insegna della sostenibilità, alla Laguna.

Articoli correlati

I porti del Napa insieme ai TEN-T Days
Nantes - I porti member dell'associazione Napa, North Adri...
Livorno, i vertici dell'Authority rinvolti a giudizio
Livorno - La procura di Livorno ha rinviato a giudizio nove pers...



Ora bisognerà solo capire se la politica recepirà o meno il messaggio.



I porti del Napa insieme ai TEN-T Days

Venezia I porti membri dell'associazione Napa, North Adriatic Ports Association, si sono riuniti nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, cui spetta la presidenza semestrale. Presenti, tra gli altri, anche il presidente dell'Autorità giuliana Zeno D'Agostino, il presidente del porto di Koper Dimitrij Zadel, Alberto Squarzina per il porto di Ravenna e Ivan Jaksic, per il porto di Rijeka. Tra i vari temi all'ordine del giorno informa una nota è emersa con forza la volontà condivisa dei membri di presentarsi ai TEN-T Days, che si terranno il prossimo maggio in Croazia, portando all'attenzione delle autorità europee delle richieste unitarie. Per il presidente dell'AdSP MAS Pino Musolino, i cinque porti dell'Alto Adriatico costituiscono il gateway naturale per il continente europeo delle merci in transito da e verso il Medio e l'Estremo Oriente, movimentando annualmente oltre 100 tonnellate. Riteniamo fondamentale presentarci uniti all'importante appuntamento dei TEN-T Days, superando così la logica dei campanili e valorizzando la complementarità dei nostri scali. Solo così potremo avere un peso contrattuale in sede di revisione delle reti transeuropee e di allocazione delle risorse previste dalla direttiva CEF2'.



I porti del Napa insieme ai TEN-T Days

14 FEBBRAIO 2020 - Dellestima



Venezia - I porti membri dell'associazione Napa, North Adriatic Ports Association, si sono riuniti nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, cui spetta la presidenza semestrale. Presenti, tra gli altri, anche il presidente dell'Autorità giuliana Zeno D'Agostino, il presidente del porto di Koper Dimitrij Zadel, Alberto Squarzina per il porto di Ravenna e Ivan Jaksic, per il porto di Rijeka.

Tra i vari temi all'ordine del giorno - informa una nota - è emersa con forza la volontà condivisa dei membri di presentarsi ai TEN-T Days, che si terranno il prossimo maggio in Croazia, portando all'attenzione delle autorità europee delle richieste unitarie.

Per il presidente dell'AdSP MAS Pino Musolino, "i cinque porti dell'Alto Adriatico costituiscono il gateway naturale per il continente europeo delle merci in transito da e verso il Medio e l'Estremo Oriente, movimentando annualmente oltre 100 tonnellate. Riteniamo fondamentale presentarci uniti all'importante appuntamento dei TEN-T Days, superando così la logica dei campanili e valorizzando la complementarità dei nostri scali. Solo così potremo avere un peso contrattuale

Articoli correlati

Lavoro, i vertici dell'Authority rinviata a giudizio Lavoro - La ricerca di lavoro ha riaperto il dibattito su quali sono i...

Standard & Poor's declassa Moby a "Default selective" Milano - Espozona Standard & Poor's ha rianzato il ...

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Svincolo di Bossarino e rete ferroviaria Vado battezza la nuova era portuale

Autofiori ha presentato ieri al Ministero il progetto del casello. Provincia pronta all'appalto per la strada di scorrimento

Giovanni Vaccaro / VADO Autofiori ha consegnato proprio ieri al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto definitivo del casello autostradale di Bossarino. Nel frattempo Rete Ferroviaria Italiana ha messo sul tavolo una serie di interventi per migliorare il raccordo su ferro tra l' area portuale di Vado e lo smistamento di Parco Doria, per sostenere l' incremento di merci da far viaggiare su treno. E il 9 giugno Palazzo Nervi potrà assegnare l' appalto per la ristrutturazione della strada di scorrimento. Dopo tanti anni di parole, finalmente arrivano interventi concreti per gestire in modo efficace e meno impattante per l' abitato i nuovi traffici portuali che saranno generati dalla nuova piattaforma di Apm Terminals. Il doppio incontro voluto dalla giunta del sindaco Monica Giuliano è stato ospitato ieri a Villa Groppallo a Vado: al mattino con Rfi e Unione industriali, al pomeriggio con Autofiori e Anas, oltre ad Autorità portuale, Apm, Regione e Provincia, che sono coinvolte su entrambi i fronti, e con il collegamento in diretta con il Mit e con il professor Giuseppe Catalano, nuovo coordinatore della Struttura tecnica di missione del Mit. Si procederà con due macro -fasi: la prima prevede l' ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, in modo da garantire la gestione del traffico iniziale e assicurare la possibilità di formare i treni senza dover attendere la fine dei lavori più lunghi, la seconda fase dovrà andare a regime dal 2025, per gestire il traffico merci con la piattaforma in piena attività. In pratica è stata elaborata una "road map", ossia un percorso calendarizzato di decisioni e interventi che dovranno essere realizzati in tempi precisi. Una volta fissati i punti di lavoro su Vado, una prima riunione si svolgerà già martedì prossimo per coinvolgere i sindacati e i Comuni di Savona, toccata dall' attraversamento di Zinola da parte della ferrovia e dal traffico per lo svincolo autostradale, e Quiliano, sul cui territorio ricade una parte della strada di scorrimento. Il prossimo 28 febbraio si terrà il secondo incontro operativo con Rfi. Le trattative procedono su tre fronti. Apm ha elaborato una prospettiva di aumento dei traffici da e per la piattaforma per modulare gli interventi e le tempistiche. Un secondo tavolo più tecnico riguarda le interferenze sull' abitato della ferrovia, dato che dovranno essere rivisti i passaggi a livello e la linea dovrà sostenere fino a 15 coppie di treni da 750 metri, quando la piattaforma opererà a regime, tra qualche anno. La terza fase prevede la programmazione degli ulteriori interventi ferroviari, come l' adeguamento della linea Savona -Ceva, che sarà co finanziato dal Mit, come ha anticipato il sottosegretario Salvatore Margiotta. -



Vado, tavolo di confronto sulle infrastrutture: Rfi è pronta a potenziare la linea ferroviaria in vista degli imponenti traffici della piattaforma

Verranno allungati i binari e spostate le sagomature, in un progetto che coinvolge Savona, Vado, la Maersk e la linea ferroviaria per la Val Bormida e il Piemonte

"Una riorganizzazione dell' infrastruttura ferroviaria esistente che durerà due anni e dai 2 ai 5 anni ci sarà una riorganizzazione complessiva che permetterà di avere finalmente quei volumi di traffico su ferrovia che tutti si aspettano". Queste le parole del sindaco di Vado Ligure Monica Giuliano alla fine del primo incontro avvenuto questa mattina a Villa Groppallo con i vertici di Rfi, **Autorità di Sistema Portuale**, Apm Terminals, Provincia, Regione e in videoconferenza il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un tavolo di confronto che ha visto Rfi impegnarsi per definire tempi certi per un piano di valorizzazione dell' infrastruttura ferroviaria e le modalità di gestione dei traffici della piattaforma Maersk. A pieno regime, cioè nel giro di 2-3 anni potrebbe essere 15 le coppie di treni al giorno che percorreranno la ferrovia, un numero importante che senza un adeguato intervento potrebbe creare problemi sia ai traffici portuali che alle infrastrutture stesse che non potrebbero supportarli. "L' accordo quadro vuole rendere compatibili le ferrovie con lo sviluppo dei traffici portuali -continua la prima cittadina - l' obiettivo è quello di permettere un percorso di sviluppo economico che non abbia un conflitto pesante con il traffico ordinario urbano. Siamo andati nella direzione di creare due viabilità distinte non solo su gomma ma daremo la possibilità con questa progettazione di sviluppare e potenziare il traffico su rotaia". Il Ministero ha dato il via per la formulazione di una progettazione e entro la prima settimana di marzo dovranno essere presentate le richieste di finanziamento. Intanto il 28 febbraio si svolgerà il secondo incontro operativo e entro il 9 marzo (giorno di un ulteriore tavolo a Genova nella sede di **Autorità di Sistema Portuale**) si sigleranno gli accordi quadro. "Ne abbiamo sentito parlare per decenni di potenziare il raccordo ferroviario che parte dal porto di Vado e si sviluppa con l' asse principale della Val Bormida, oggi possiamo dire che è una condivisione su un tavolo puntuale che ha previsto date, tempi e progetti" conclude Monica Giuliano. Un progetto che quindi prevede l' ottimizzazione di allungamento dei binari e di spostamento delle sagomature soprattutto nell' area del Parco Doria e della zona industriale a Vado nei pressi del parco del Vio, potenziando quindi l' asse Savona-Torino. Al centro della discussione anche la strada di scorrimento veloce che vede coinvolta la Provincia e l' **Autorità di Sistema** come soggetto che ha stanziato i fondi per 11 milioni di euro. Entro due anni verrà messa in sicurezza e adeguata strutturalmente e entro il 9 giugno verranno aggiudicati i lavori. Sul casello di Bossarino invece dovrebbero volerci circa 3-4 anni.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Funivie, confermata la cassa «Non bloccare l' impianto»

I lavoratori chiedono di fare manutenzione: «Altrimenti la struttura chiude» Clima rovente all' assemblea sindacale: «Siamo trattati come sottoprodotti»

Luisa Barberis / CAIRO «Trattati come sottoprodotti». La rabbia e l' esasperazione dei dipendenti di Funivie esplode nella sala consigliare del Comune di Cairo, che ieri ha eccezionalmente ospitato l' assemblea sindacale. Una cinquantina di lavoratori, a fronte di un organico di 78 persone, hanno ascoltato dalla voce dei sindacalisti Fabrizio Castellani (Cgil) e Danilo Causa (Cisl) la buona notizia arrivata dalla Camera, dove i parlamentari hanno approvato l' emendamento al decreto Milleproroghe per garantire dodici mesi di cassa integrazione. L' ipotesi sgombra il campo dal rischio che i dipendenti possano incappare in un buco temporale tra l' ultimo stipendio di febbraio e l' avvio degli ammortizzatori sociali. Tuttavia la schiarita non basta ad arginare le preoccupazioni dei dipendenti, che auspicano l' avvio di una gestione commissariale in modo da poter risollevarne le sorti dell' azienda. «L' anno scorso abbiamo totalizzato il record di materiale trasportato degli ultimi anni, senza che peraltro ci sia stato riconosciuto alcun premio di produzione e ora ci ritroviamo a fare i conti con la più totale incertezza», è lo sfogo dei dipendenti, alcuni dei quali in Funivie da più di 25 anni. Dalla prossima settimana coloro che hanno già finito le ferie inizieranno a usufruire del fondo degli autoferrotranvieri in modo da arrivare a marzo, quando per tutti scatterà una cassa integrazione a zero ore con un indennizzo tra i 700 e i 900 euro netti. L' amarezza, però, sale sia per la situazione economica in cui versa Funivie (l' azienda vanta un credito di 16 milioni di euro nei confronti di Italiana Coke, che fa parte dello stesso gruppo), sia per i tempi lunghi che si prospettano all' orizzonte. Prima che i vagonetti possano tornare a trasportare carbone dal porto di Savona ai parchi di Cairo ci vorrà almeno un anno, se non più tempo. I lavoratori però lanciano un allarme e propongono di utilizzare la fermata per effettuare la necessaria manutenzione: «Attenzione: l' impianto funiviario non può essere bloccato per così tanto tempo, vorrebbe dire non farlo ripartire più. La partenza è sul mare, il salino corrode le attrezzature, ma a risentire di un così lungo stop sarebbe tutta la linea. La manutenzione è fondamentale per evitare che tra un anno, al posto dei pali della linea, ci siano alberi ed erba alta». Una proposta colta dai sindacati, che hanno ipotizzato la nascita di un tavolo tecnico: «Nessuno meglio dei dipendenti conosce la situazione. Sottoporremo all' azienda tutti i lavori da effettuare periodicamente per salvaguardare la funzionalità dell' impianto. Sul piatto, inoltre, resta la richiesta che abbiamo già avanzato affinché i lavoratori possano essere impiegati nelle attività residue con una turnazione tale da garantire un minimo di ore ad ogni persona. Anche noi intendiamo far luce sulla situazione economica e per questo abbiamo già inviato un esposto alla Corte dei conti di cui attendiamo le valutazioni». Al momento Funivie ha già provveduto ad effettuare piccoli interventi propedeutici al ripristino della linea, per esempio interventi di regimazione delle acque, ma sul riavvio resta ancora un enorme punto di domanda. -



Fusione Psa-Sech e tasse Ue il porto alla resa dei conti

Sul tavolo del ministro De Micheli le partite più delicate passano ancora una volta da Genova

di Massimo Minella Il primo passaggio sulla strada che conduce alla riforma dei porti italiani sarà compiuto ancora una volta a Genova. Il prossimo comitato di gestione, infatti, esaminerà l' accordo di fusione fra Psa e Sech, i due terminal container dello scalo dalla cui unione può nascere un soggetto capace di controllare l' 80% dei volumi. Oggi la legge di riforma impedisce a un solo soggetto di controllare due terminal operativi nella stessa attività merceologica. Ma dal pronunciamento che assumerà il board di Palazzo San Giorgio potranno emergere indicazioni utili anche in chiave nazionale. Il presidente dell' autorità di sistema Paolo Signorini ha avuto nei giorni scorsi parole di apprezzamento per il tavolo convocato dal ministro dei Trasporti Paola De Micheli, che ha riunito i vertici di Psa e Sech «Mi aspetto soprattutto che le parti offrano informazioni - ha spiegato - Dopodiché se ci sarà un conforto anche per iscritto o a voce del ministero meglio. Ma io devo comunque rispondere alle aziende, quindi convocherò un comitato di gestione e prenderemo una decisione, penso entro fine mese». Il tema riguarda nel dettaglio il comma 7 dall' articolo 18 della legge 84/ 94 che vieta

a un terminalista di avere più concessioni nello stesso porto per la stessa tipologia di merce. Il ministero e l' Antitrust non si sono ancora pronunciati e quindi toccherà ancora una volta a Genova essere arbitra del proprio futuro. L' impressione, comunque, è che il ministro De Micheli voglia pronunciarsi sul tema non con un intervento- spot, ma all' interno di un progetto più complessivo di riforma. Così peraltro si è espressa ieri, ricordando a margine della presentazione del piano di investimenti sui trasporti nel Sud come « gli Uffici del Ministero siano già al lavoro per procedere all' individuazione delle misure che possa rendere maggiormente competitiva la rete dei porti italiani, anche attraverso interventi che possano favorire concretamente l' intermodalità ». Il lavoro da fare comunque è parecchio, cercando principalmente di recuperare una posizione univoca fra autorità portuali italiane e governo nel confronto con l' Unione Europea. Il tema della tassazione dei porti, infatti, non ha ancora prodotti risultati concreti e il rischio è che in tempi brevi possa anche scattare una procedura d' infrazione nei confronti dell' Italia. **Assoport**, l' associazione che riunisce le autorità italiane, pare comunque soddisfatta dopo l' ultimo incontro con De Micheli. « Abbiamo condiviso in modo ufficiale l' atteggiamento da tenere nella vicenda della tassazione dei porti - spiega il presidente Daniele Rossi - La posizione dell' Italia è che la peculiarità dei porti italiani merita da parte della Commissione Ue un approfondimento attento e un' analisi condivisa, non deve essere basata su pregiudizi o analisi sommarie». Tassare i porti italiani, in effetti, potrebbe mettere a rischio un sistema che fino a oggi ha dimostrato di saper reggere il confronto, nonostante una disparità di trattamento con gli altri enti europei « La volontà condivisa con la conferenza - spiega ancora Rossi - è mantenere un dialogo aperto con l' Ue, ma fermo su alcuni punti, a partire dal fatto che le Autorità di sistema portuale sono enti non economici, non generano attività d' impresa. C' è una specificità dei porti italiani dovuta alla posizione geografica di cui tenere conto. I porti del Nord Europa non devono confrontarsi, come noi, con Tanger Med o con i porti dell' altra sponda dell' Adriatico o del Tirreno, dove ci sono zone franche, normative sul lavoro completamente diverse, condizioni non uguali e non simili e quindi con un vantaggio competitivo enorme. La Commissione deve fare valutazioni di tipo politico oltre che giuridico». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Su Psa-Sech prevale il buon senso

di 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: «Io 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 quando 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 così 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

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

Me in Q

The screenshot shows the 'PORT NEWS' website. The main headline reads: '23 febbraio 2020 - 18:00 Colloquio con Ivano Russo Su Psa-Sech prevale il buon senso di Marco Casale'. Below the headline is a list of news items:

- Ambiente Adsp
- Alimentazione Autorità
- Portuali Autorità del Mare
- Backscatter Sonar Ecomare Area
- Cartografica Navale Comune
- Peritale Consiglio di navigazione
- Concessioni demaniali
- Containership Cosnavis
- Crociere Cura del ferro
- Diritto Europa D&I
- Commercio ESPO Europa
- Formazione Gigantismo
- navale GNL (New Generation)
- Infrastrutture
- Innovazione
- tecnologica Internet of
- Things (IoT) Lavoro
- portuale Logistica
- Portuale Livorno
- Porto di Livorno
- Riforma
- portuale Delrio
- Sicurezza
- Shipping
- Sicurezza Stazza di Livorno
- Terminali portuali
- Traffici marittimi
- Taghetti Via della Seta

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



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».

L' intervento

Porto, ecco chi impose la svolta

di Fabio Capocaccia * A inizio anno sono scomparsi - a pochi giorni di distanza - due personaggi di spicco nella recente storia del porto di Genova: Roberto D' Alessandro, innovatore e precursore della riforma portuale, e Giuliano Gallanti, attuatore operativo di una riforma che, nel frattempo, da locale era diventata nazionale attraverso il recepimento in una legge dello Stato. La singolarità di questa coincidenza non può non indurre a ripercorrere una fase essenziale dello sviluppo della portualità italiana: infatti proprio da Genova la riforma è partita. E' quindi opportuno - direi doveroso - dedicare qualche istante al ricordo e alla ricostruzione di un pezzo significativo della nostra storia. Il 1984 è ricordato, nell' aneddotica portuale, perché il Capodanno non venne celebrato come di consueto dalle sirene del porto: non c' erano navi agli attracchi. Il porto era reduce da un periodo di regresso, senza più guida, con i traffici che diminuivano anno per anno. Proprio in quegli stessi giorni, Roberto D' Alessandro, manager di successo del gruppo Fiat, fu designato da Bettino Craxi come Presidente del porto: indicazione non politica, come lui stesso ci teneva a chiarire, ma derivata da personale apprezzamento come sindaco di Portofino. D' Alessandro prepara in pochi mesi il progetto "Linee Programmatiche di sviluppo del Porto di Genova" (il "libro blu"), che presenta a Palazzo san Giorgio il 31 maggio 1984 in una seduta memorabile, di fronte a tutta la Città. Il libro blu contiene alcuni concetti-base: il Consorzio Autonomo del Porto (CAP) rinuncia alla gestione diretta dell' operatività portuale, demandata a società private concessionarie realizzate e costruite, una per una, sotto il coordinamento di una Società mista di gestione, la Porto di Genova spa, partecipata, oltre che da CAP e Regione, dai soggetti privati attivi nel porto e dalla Compagnia dei Lavoratori Portuali (CULMV). Con la privatizzazione delle gestioni operative, si tragauarda un' efficienza gestionale sconosciuta agli enti pubblici, che avrebbe consentito di raggiungere obiettivi di traffico ambiziosi: dai 200.000 teu-anno di allora, al milione di contenitori nell' anno 2000, con il porto a regime. Molti ricordano lo scetticismo con cui la previsione fu accolta, e le opposizioni da parte del mondo politico e sindacale che inducono D' Alessandro, che pur nel frattempo aveva realizzato importanti obiettivi (creazione di Aeroporto SpA, avvio di Calata Sanità e di Prà-Voltri, apertura alla Città del Porto Antico su progetto di Renzo Piano), ad abbandonare il porto prima della scadenza del mandato. L' attuazione del progetto prosegue con Magnani (1991-1994). Viene fatta propria dal governo, prima con i decreti Prandini, e poi con la legge di riforma portuale (legge 84 del '94) che riprende tutti i concetti-base della riforma D' Alessandro: l' art.7 riporta interi passaggi del libro blu. I porti italiani vengono commissariati per facilitare la costituzione delle nuove Autorità Portuali, ed io stesso, nominato Commissario nel biennio 1994-95, costituisco il 1° gennaio 1995 la prima Autorità Portuale italiana: Genova aveva già attuato la riforma ben prima della legge stessa che la istituiva. Gallanti giunge nel 1996, e completa l' attuazione della riforma, consacrandone gli effetti nel nuovo Piano Regolatore del 2001, realizzato da Stefano Boeri con la partecipazione di architetti (Koolhaas, Sechi, Smets, Solà-Morales) di fama internazionale. E internazionale è l' impostazione che Gallanti darà al porto: Genova ricoprirà incarichi di portata europea, come Villes et Ports, Espo e MedCruise (che ho fondato e presieduto durante tutta l' era Gallanti). Gli effetti della riforma sono visibili e raggiungono l' obiettivo del milione di TEU con qualche anno di anticipo rispetto al piano di D' Alessandro.



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

ex Commissario e Direttore/Segretario Generale del Porto.

La logistica

Milleproroghe Merlo: "Accolte le nostre istanze"

Accolte nel Milleproroghe le istanze del mondo della logistica. Ne dà notizia il presidente di Federlogistica Conftrasporto (Confcommercio) Luigi Merlo, già al vertice dell' **autorità portuale** di Genova e consulente del ministero dei Trasporti. « L' articolato inserito nel Milleproroghe per ridurre i costi energetici e favorire l' uso dell' energia elettrica nelle banchine portuali è una buona notizia anche per l' ambiente» dice il presidente nazionale di Federlogistica- Conftrasporto. «Si tratta di un provvedimento che favorisce la riduzione dell' inquinamento e che la nostra associazione auspicava da tempo: lo aveva messo tra le priorità all' ultimo Forum dei Trasporti di Cernobbio, lo scorso ottobre - ricorda ancora Merlo - Si tratta di un primo importante passo per migliorare il rapporto tra porti e città accompagnando il percorso di sostenibilità ambientale che armatori e operatori portuali stanno portando avanti da tempo attraverso ingenti investimenti». La battaglia per sostenere il settore non è però certa finita. « Ora bisogna che il Governo si impegni ad ottenere i pareri favorevoli in sede comunitaria per fare attuare la norma - dice Merlo - Contemporaneamente occorre destinare risorse alle **Autorità di Sistema portuale** per realizzare gli impianti e accelerare le relative procedure burocratiche. Oggi nessun porto è predisposto per il cold ironing per le navi da crociera, che invece sono già predisposte a ricevere l' energia da terra. Ci sono progetti avanzati alla Spezia e a Genova che speriamo siano estesi a tutti i principali porti italiani».



Milleproroghe: Merlo (Federlogistica-Confrtrasporto), bene articolato per favorire uso energia elettrica nelle banchine

(FERPRESS) - Roma, 14 FEB - "L' articolo inserito nel Milleproroghe per ridurre i costi energetici e favorire l' uso dell' energia elettrica nelle banchine portuali è una buona notizia anche per l' ambiente". A dirlo è Luigi Merlo, presidente nazionale di Federlogistica-Confrtrasporto, che aderisce a Confcommercio. "Si tratta di un provvedimento che favorisce la riduzione dell' inquinamento e che la nostra associazione auspicava da tempo: lo aveva messo tra le priorità all' ultimo Forum dei Trasporti di Cernobbio, lo scorso ottobre - ricorda Merlo - Si tratta di un primo importante passo per migliorare il rapporto tra porti e città accompagnando il percorso di sostenibilità ambientale che armatori e operatori portuali stanno portando avanti da tempo attraverso ingenti investimenti". "Ora bisogna che il Governo si impegni ad ottenere i pareri favorevoli in sede comunitaria per fare attuare la norma - prosegue Merlo - Contemporaneamente occorre destinare risorse alle **Autorità** di **Sistema** portuale per realizzare gli impianti e accelerare le relative procedure burocratiche. Oggi nessun porto è predisposto per il cold ironing per le navi da crociera, che invece sono già predisposte a ricevere l' energia da terra. Ci sono progetti avanzati alla Spezia e a Genova che speriamo siano estesi a tutti i principali porti italiani".



Merlo: 'Con Milleproroghe più vicina la svolta Green dei porti'

Roma 'L'articolato inserito nel milleproroghe per ridurre i costi energetici e favorire l'uso dell'energia elettrica nelle banchine portuali è una buona notizia anche per l'ambiente'. A dirlo è Luigi Merlo, presidente nazionale di Federlogistica-Conftrasporto, che aderisce a Confcommercio. 'Si tratta di un provvedimento che favorisce la riduzione dell'inquinamento e che la nostra associazione auspicava da tempo: lo aveva messo tra le priorità all'ultimo Forum dei Trasporti di Cernobbio, lo scorso ottobre ricorda Merlo. Si tratta di un primo importante passo per migliorare il rapporto tra porti e città accompagnando il percorso di sostenibilità ambientale che armatori e operatori portuali stanno portando avanti da tempo attraverso ingenti investimenti'. 'Ora bisogna che il Governo si impegni ad ottenere i pareri favorevoli in sede comunitaria per fare attuare la norma - prosegue Merlo. Contemporaneamente occorre destinare risorse alle Autorità di Sistema portuale per realizzare gli impianti e accelerare le relative procedure burocratiche. Oggi nessun porto è predisposto per il cold ironing per le navi da crociera, che invece sono già predisposte a ricevere l'energia da terra. Ci sono progetti avanzati alla Spezia e a Genova che speriamo siano estesi a tutti i principali porti italiani'.

informativa
Inquinamento e gli investimenti di terra per la nuova infrastruttura dei porti, dei di navigazione e dei porti e il tema
che si tratta di un provvedimento favorevole per il clima e per il miglioramento delle condizioni della nostra
paese.
Dobbiamo di accettare il rischio di essere a solo identificati chiamando il provvedimento questa informazione, proteggendo la
navigazione di questa pagina. Il rischio di fare un più e un più e continuare a navigare in altre mode.

scopi di più e personalizza

Merlo: Con milleproroghe più vicina la svolta Green dei porti'

14 FEBBRAIO 2020 - Redazione

tema - "L'articolato inserito nel milleproroghe per ridurre i costi energetici e favorire l'uso dell'energia elettrica nelle banchine portuali è una buona notizia anche per l'ambiente". A dirlo è Luigi Merlo, presidente nazionale di Federlogistica-Conftrasporto, che aderisce a Confcommercio.

"Si tratta di un provvedimento che favorisce la riduzione dell'inquinamento e che la nostra associazione auspicava da tempo: lo aveva messo tra le priorità all'ultimo Forum dei Trasporti di Cernobbio, lo scorso ottobre - ricorda Merlo - Si tratta di un primo importante passo per migliorare il rapporto tra porti e città accompagnando il percorso di sostenibilità ambientale che armatori e operatori portuali stanno portando avanti da tempo attraverso ingenti investimenti".

"Ora bisogna che il Governo si impegni ad ottenere i pareri favorevoli in sede comunitaria per fare

Articoli correlati

Confetra:
"Noi a tutti i governi curatore fallimentare Genova -
"Aspettiamo da quasi due anni la conclusione della...
Milano Como di risultato, una nave da 23 mila ton è

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Merlo: "Grazie a milleproroghe la svolta verde dei porti è più vicina"

Genova - «L' articolato inserito nel milleproroghe per ridurre i costi energetici e favorire l' uso dell' energia elettrica nelle banchine portuali è una buona notizia anche per l' ambiente». A dirlo è Luigi Merlo, presidente nazionale di Federlogistica-Conftrasporto, che aderisce a Confcommercio . «Si tratta di un provvedimento che favorisce la riduzione dell' inquinamento e che la nostra associazione auspicava da tempo: lo aveva messo tra le priorità all' ultimo Forum dei Trasporti di Cernobbio, lo scorso ottobre - ricorda Merlo - Si tratta di un primo importante passo per migliorare il rapporto tra porti e città accompagnando il percorso di sostenibilità ambientale che armatori e operatori portuali stanno portando avanti da tempo attraverso ingenti investimenti. Ora bisogna che il Governo si impegni ad ottenere i pareri favorevoli in sede comunitaria per fare attuare la norma - prosegue Merlo - Contemporaneamente occorre destinare risorse alle **Autorità di Sistema** portuale per realizzare gli impianti e accelerare le relative procedure burocratiche. Oggi nessun porto è predisposto per il cold ironing per le navi da crociera, che invece sono già predisposte a ricevere l' energia da terra. Ci sono progetti avanzati alla Spezia e a Genova che speriamo siano estesi a tutti i principali porti italiani».



Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Italia, la febbre dei container

Secondo il Freight Leaders Council, se entro febbraio la produzione industriale cinese non riprenderà normalmente le ricadute sulla catena logistica saranno importanti. Marciani: "Per ora situazione stabile grazie al flusso di scorte"

Roma. 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 segue in ultima pagina

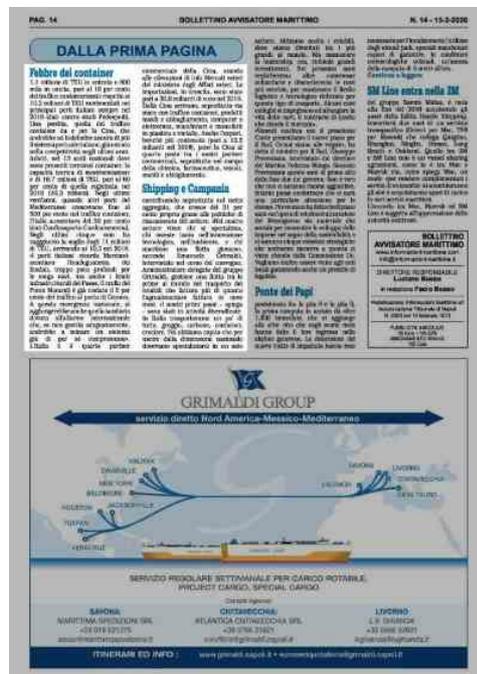


Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Febbre dei container

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 Confrasperto-Confcommercio). Negli ultimi cinque non ha raggiunto la soglia degli 11 milioni di TEU, arrivando ai 10,3 nel 2018. «I porti italiani - ricorda Marcianiscontano 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 abbigliamento, 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, farmaceutica, veicoli, mobili e abbigliamento



All'angolo anche la filiera della logistica

L'emergenza sanitaria del Coronavirus cinese sta pesantemente colpendo l'import-export di merci fra l'Italia e la Repubblica Popolare. Numeri ufficiali sull'impatto di questa epidemia sulla catena logistica delle merci ancora non ci sono ma lo stop imposto o deciso dai vettori marittimi e aerei non lascia dubbi sul fatto che rispetto al trend passato gli scambi commerciali stanno subendo una grossa flessione. Secondo Eurostat, nel 2018 - ultimo anno per cui è disponibile il dato annuale - l'Italia aveva esportato in Cina beni per poco più di 13 miliardi di euro mentre le importazioni erano circa 31 miliardi. Nei primi nove mesi del 2019 l'export italiano verso il Dragone era stato pari a 9,43 miliardi di euro (in lieve calo) mentre l'import era cresciuto a 24,25 miliardi. Ora però la produzione cinese è rimasta bloccata per alcune settimane e gli effetti sul trasporto di merci anche con l'Italia è stato pesante. «Nel porto di Genova la contrazione su gennaio è stata del 5% circa e ci sono state comunicate sette cancellazioni di servizi di trasporto marittimo di linea nei prossimi tre mesi sulla rotta Asia-Europa», ha detto Paolo Emilio Signorini, presidente dei porti di Genova e Savona. A febbraio il calo sarà notevolmente maggiore. «In prospettiva se l'epidemia è effettivamente controllata, sia dal punto di vista della pericolosità del virus sia del contagio e della diffusione, avremo un rallentamento dell'import/export di alcuni mesi, viceversa se il blocco nella produzione in Cina durasse per più tempo i danni sarebbero significativi». Il presidente della port authority di Trieste, Zeno D'Agostino, a sua volta ha detto: «Degli accordi che abbiamo siglato con la China Communication Construction Company (Ccc) la componente che è andata più avanti è quella relativa allo sviluppo della filiera del vino in Cina. In questi giorni avremmo dovuto avere un incontro importante, il primo diretto tra produttori, commercianti e controparte cinese, ma è stato sospeso» a causa dell'emergenza Coronavirus. Secondo le prime stime dell'associazione Freight Leaders Council «la riduzione dei container potrebbe arrivare fino al 20% in porti come Genova e Salerno, per via dello stop delle partenze dalla Cina. Con ricadute dirette su tutta la catena logistica (spedizionieri, autotrasporto, magazzini) fino a mettere in sofferenza settori chiave per l'economia, quali l'automotive, l'elettronica e la produzione di macchinari altamente specializzati». Lo stesso sta avvenendo per il trasporto aereo merci perché, nonostante Enac abbia rimosso il divieto a volare con la Cina per i voli cargo, in pratica solo una compagnia (Cathay Pacific) ha ripreso timidamente a fornire i propri collegamenti con Hong Kong. Dall'Estremo Oriente arrivano in Italia, soprattutto via mare con traffico container, prodotti tessili e abbigliamento, computer e elettronica, macchinari e manufatti in plastica e metallo. Anche l'export, benché più contenuto, pone la Cina al quarto posto tra i nostri partner commerciali, soprattutto nel campo della chimica, farmaceutica, veicoli, mobili e abbigliamento. (riproduzione riservata)



Genova Today

Genova, Voltri

Nave delle armi, Cgil e associazioni protestano in Prefettura

Le associazioni hanno detto "no" alla guerra e soprattutto all' attracco a Genova di navi che trasportano materiale bellico

Mobilizzazione della Cgil - che questa mattina insieme a tante altre associazioni laiche e religiose ha consegnato un documento in Prefettura - per dire no alla guerra e soprattutto all' attracco a **Genova** di navi che trasportano materiale bellico. Il caso della "nave delle armi" Si è tornati a parlare dell' argomento a fine gennaio, quando è stata diffusa la notizia che nei prossimi giorni - presumibilmente dopo il weekend - dovrebbe tornare a **Genova** la Bahri Yambu , cargo saudita ribattezzato "nave delle armi" e già al centro della protesta del maggio 2019, quando i portuali genovesi erano riusciti a impedire che a bordo venissero caricati generatori destinati all' Arabia per la guerra in Yemen. Non solo: nei giorni scorsi la procura di **Genova** ha aperto un fascicolo d' inchiesta per chiarire i movimenti della nave Bana (battente bandiera libanese) ormeggiata al terminal Messina. La nave non era stata rintracciabile per giorni tramite i sistemi gps, e questo aveva insospettito gli inquirenti. Nei giorni di "buio", la Bana potrebbe essere stata utilizzata per un traffico d' armi tra Turchia e Libia. La protesta «Le notizie di questi giorni sul coinvolgimento del **Porto** di **Genova** in presunti traffici illeciti di armi e il transito di materiale bellico destinato a scenari di guerra terribili come quello dello Yemen, impongono una presa di responsabilità da parte di tutti e soprattutto da parte del Governo italiano nei confronti della comunità internazionale» è il commento della Cgil **Genova**, che questa mattina era in Prefettura insieme ad altre associazioni. «La nostra mobilitazione serve a chiedere l' impegno del Governo italiano, dopo la risoluzione approvata nel giugno scorso dal parlamento sulla sospensione di armi in Yemen, perché si adoperi nei confronti della comunità internazionale per un intervento che riporti la pace in quel territorio e ovunque ci siano quelle gravi violazioni dei diritti umani, attenzionando il nostro **porto** con i dovuti controlli, chiarendo se il transito nel territorio italiano di armi destinate a questi conflitti, anche se provenienti da altre nazioni, sia lecito e rispetti le nostre leggi nazionali, con particolare riferimento alla 185/90, a quelle internazionali e ai principi della nostra Costituzione». Una prima protesta era stata già organizzata il 25 gennaio, sempre davanti alla Prefettura di **Genova**, insieme a tante associazioni, per la mobilitazione nazionale "Spegniamo la guerra, accendiamo la pace": «Rispetto a quell' appuntamento non abbiamo cambiato idea - prosegue la Cgil attraverso una nota - ed essendo il nostro, il **porto** più importante del paese, ci aspettiamo un atteggiamento di maggiore attenzione e controllo su quanto succede a **Genova** da parte di politica e istituzioni».



Nave Bana, la Cgil al Prefetto: "Armi, la legge ne vieta anche il transito"

GENOVA - Il prefetto Carmen Perrotta farà avere al governo il documento che la Cgil, insieme a diverse associazioni laiche e cattoliche, le hanno consegnato per dare concretezza politica all'art.11 della Costituzione e altre altre leggi che vietano il traffico d'armi verso i Paesi in guerra che violano i diritti umani. "In particolare, un articolo della legge 185/90 vieta anche il transito delle armi destinate ai Paesi in guerra che violano i diritti umani e crediamo che la situazione della Bahri Yanbu rientri esattamente in questo quadro", spiega il segretario della Camera del lavoro Igor Magni al termine dell'incontro. "Il Prefetto si è impegnato, dopo la nostra richiesta, a rendere anche più chiara e trasparente la situazione di questi traffici che passano dal nostro porto, visto anche quello che sta accadendo con l'indagine sul cargo Bana", spiega ancora Magni. Al presidio, oltre alla Cgil, hanno partecipato Anpi, Arci, Acli, Agesci, Udi, Libera, Auser, Music for Peace e Amnesty International. Al presidio c'erano anche i lavoratori del porto che, nonostante la Cgil abbia escluso di indire lo sciopero cittadino, ribadiscono la mobilitazione che si terrà in contemporanea con l'arrivo del cargo saudita (che trasporterebbe armi destinate alla guerra in Yemen), previsto indicativamente tra lunedì pomeriggio e martedì mattina.

GENOVA - Il prefetto Carmen Perrotta farà avere al governo il documento che la Cgil, insieme a diverse associazioni laiche e cattoliche, le hanno consegnato per dare concretezza politica all'art.11 della Costituzione e altre altre leggi che vietano il traffico d'armi verso i Paesi in guerra che violano i diritti umani. "In particolare, un articolo della legge 185/90 vieta anche il transito delle armi destinate ai Paesi in guerra che violano i diritti umani e crediamo che la situazione della Bahri Yanbu rientri esattamente in questo quadro", spiega il segretario della Camera del lavoro Igor Magni al termine dell'incontro. "Il Prefetto si è impegnato, dopo la nostra richiesta, a rendere anche più chiara e trasparente la situazione di questi traffici che passano dal nostro porto, visto anche quello che sta accadendo con l'indagine sul cargo Bana", spiega ancora Magni. Al presidio, oltre alla Cgil, hanno partecipato Anpi, Arci, Acli, Agesci, Udi, Libera, Auser, Music for Peace e Amnesty International. Al presidio c'erano anche i lavoratori del porto che, nonostante la Cgil abbia escluso di indire lo sciopero cittadino, ribadiscono la mobilitazione che si terrà in contemporanea con l'arrivo del cargo saudita (che trasporterebbe armi destinate alla guerra in Yemen), previsto indicativamente tra lunedì pomeriggio e martedì mattina.

Il Prefetto si è impegnato, dopo la nostra richiesta, a rendere anche più chiara e trasparente la situazione di questi traffici che passano dal nostro porto, visto anche quello che sta accadendo con l'indagine sul cargo Bana", spiega ancora Magni. Al presidio, oltre alla Cgil, hanno partecipato Anpi, Arci, Acli, Agesci, Udi, Libera, Auser, Music for Peace e Amnesty International. Al presidio c'erano anche i lavoratori del porto che, nonostante la Cgil abbia escluso di indire lo sciopero cittadino, ribadiscono la mobilitazione che si terrà in contemporanea con l'arrivo del cargo saudita (che trasporterebbe armi destinate alla guerra in Yemen), previsto indicativamente tra lunedì pomeriggio e martedì mattina.

Approfondimenti:
 -Nave Banesse Bana in porto a Genova, indagine per possibile traffico d'armi
 -Nave Bana, indagato il comandante per sospetto traffico armi dalla Turchia
 -Sospetto traffico d'armi, la Bana ferma a Genova, si indaga su tre viaggi
 -Non solo la Bana, a Genova in arrivo le navi delle armi: in porto pronta la mobilitazione
 -Nave Bana, scippata traffico d'armi. Richiesta resta a Genova.

Video:
 -Nave con le armi in porto a Genova, presidio dei portuali
 -Trenti armi dopo Magni e dopo Alex Foddi: il finto broker che truffava i risparmiatori per girare in Ferrari
 -Rigenerazione urbana in Liguria, al via il bando con i primi 360 mila euro
 -Coronavirus, Conte: "Vigili e prudenti su Civitavecchia, nessun allarmismo"

Comments

Cooperazione e infrastrutture, siglata intesa tra Regione Liguria e direzione marittima

Genova. È stato siglato da Regione Liguria e Direzione Marittima ligure il protocollo d' intesa quadro triennale 2020-2022 per la promozione di forme di

Genova . È stato siglato da Regione Liguria e Direzione Marittima ligure il protocollo d' intesa quadro triennale 2020-2022 per la promozione di forme di collaborazione e condivisione delle informazioni, che consentirà alle due istituzioni di cooperare per attuare strategie condivise in materia di servizi, scambio dati e infrastrutture portuali e relativi processi. Il protocollo permetterà la condivisione dei dati relativi al movimento delle navi e delle merci trasportate, raccolti attraverso il **sistema** informativo PMIS, gestito dalla Direzione Marittima della Liguria; i dati trasferiti ed elaborati congiuntamente consentiranno inoltre alla Regione la formazione di uno o più database specifici funzionali a fornire elementi tecnici ai decisori politici. 'Con la Capitaneria svilupperemo nel 2020 progetti comunitari per la sicurezza del trasporto marittimo, e grazie a questo protocollo porremo le basi dell' osservatorio del traffico delle merci pericolose nel Mediterraneo Occidentale - dichiara l' assessore regionale a Porti e Logistica Andrea Beneduti -. La qualità della competenza delle Capitanerie è riconosciuta, il tema del traffico marittimo esclude il rischio zero, ogni collaborazione interistituzionale è importante e fa crescere il **sistema** Liguria'. Le attività del rinnovato accordo di collaborazione riguarderanno in particolare: ricerca, raccolta ed elaborazione dati, migliori pratiche e informazioni in materia di trasporto marittimo, porti, logistica, sicurezza marittima, portuale e sistemi di controllo gestione attinenti; azioni di sensibilizzazione degli operatori e di diffusione dei risultati conseguiti; fornitura di dati derivanti dalle reciproche attività istituzionali utili a definire le linee di azioni regionali nel campo della logistica, dell' intermodalità, delle infrastrutture e dei trasporti. 'Questo protocollo - evidenzia l' ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova - rappresenta un' ulteriore occasione per sviluppare le ottime sinergie e collaborazione che già esistono con la Regione Liguria su molteplici aspetti delle rispettive funzioni istituzionali, dalla tutela ecologica alla gestione del demanio marittimo, dalla protezione civile alla tutela della pesca, dalla logistica integrata dei trasporti alla sicurezza ambientale delle attività che si svolgono sul mare e lungo i litorali'. 'Il tema della sicurezza marittima, delle merci, dei passeggeri e di coloro che lavorano nell' economia del mare - conclude Beneduti - è un tema su cui Regione e Direzione Marittima lavorano congiuntamente, dialogando con gli operatori e le **Autorità** di **Sistema** Portuali'.



Porti, firmata l' intesa tra Regione Liguria e Direzione marittima

GENOVA - E' stato siglato da Regione Liguria e Direzione Marittima ligure il protocollo d'intesa quadro triennale 2020-2022 per la promozione di forme di collaborazione e condivisione delle informazioni, che consentirà alle due istituzioni di cooperare per attuare strategie condivise in materia di servizi, scambio dati e infrastrutture portuali e relativi processi. Il protocollo permetterà la condivisione dei dati relativi al movimento delle navi e delle merci trasportate, raccolti attraverso il sistema informativo PMIS, gestito dalla Direzione Marittima della Liguria; i dati trasferiti ed elaborati congiuntamente consentiranno inoltre alla Regione la formazione di uno o più database specifici funzionali a fornire elementi tecnici ai decisori politici. "Con la Capitaneria svilupperemo nel 2020 progetti comunitari per la sicurezza del trasporto marittimo, e grazie a questo protocollo porremo le basi dell'osservatorio del traffico delle merci pericolose nel Mediterraneo Occidentale. La qualità della competenza delle Capitanerie è riconosciuta, il tema del traffico marittimo esclude il rischio zero, ogni collaborazione interistituzionale e' importante e fa crescere il sistema Liguria", dichiara l'assessore regionale a Porti e Logistica, Andrea Benveduti. Le attività dell'accordo di collaborazione riguarderanno in particolare: ricerca, raccolta ed elaborazione dati, migliori pratiche e informazioni in materia di trasporto marittimo, porti, logistica, sicurezza marittima, portuale e sistemi di controllo gestione attinenti; azioni di sensibilizzazione degli operatori e di diffusione dei risultati conseguiti; fornitura di dati derivanti dalle reciproche attività istituzionali utili a definire le linee di azioni regionali nel campo della logistica, dell'intermodalità, delle infrastrutture e dei trasporti. "Questo protocollo rappresenta un'ulteriore occasione per sviluppare le ottime sinergie e collaborazione che già esistono con la Regione Liguria su molteplici aspetti delle rispettive funzioni istituzionali, dalla tutela ecologica alla gestione del demanio marittimo, dalla protezione civile alla tutela della pesca, dalla logistica integrata dei trasporti alla sicurezza ambientale delle attività che si svolgono sul mare e lungo i litorali", ha concluso l'ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The article title is "Porti, firmata l' intesa tra Regione Liguria e Direzione marittima". The date is "venerdì 14 febbraio 2020". The article text is partially visible, starting with "GENOVA - E' stato siglato da Regione Liguria e Direzione Marittima ligure il protocollo d'intesa quadro triennale 2020-2022 per la promozione di forme di collaborazione e condivisione delle informazioni...". The article includes a sub-section titled "Con la Capitaneria svilupperemo nel 2020 progetti comunitari per la sicurezza del trasporto marittimo..." and another titled "Questo protocollo rappresenta un'ulteriore occasione per sviluppare le ottime sinergie e collaborazione che già esistono con la Regione Liguria...". The article also features social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, Print) and a "Video" section with a thumbnail and caption: "Il porto di Santa Margherita si rifa il look grazie al decreto su fondi 2020".

Stazioni Marittime e ricadute economiche | La Gazzetta Marittima

GENOVA 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**, presentata 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. È 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 stimato 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 nel 2019 in un intervallo tra 374 e 433 milioni di euro, mentre quelle occupazionali tra 2.365 e 2.785



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

unità lavorative per circa 50-60 milioni di euro in redditi da lavoro.

Il Piacenza Rail Shuttle da Genova per CMA CGM

ROMA È partito l'8 febbraio il nuovo servizio offerto da CMA CGM, azienda francese tra le prime compagnie di navigazione del mondo, con trazione affidata alla GTS RAIL. Il Piacenza Rail Shuttle, così si chiama la linea', partirà tre volte a settimana dal porto di Genova per poi dirigersi, via binario, verso l'hub di Piacenza, definito non solo capitale della logistica su ferro del Nord Italia ma anche crocevia geografico naturale dei traffici europei. Ancora una volta si è dato più valore alla sostenibilità economica e ambientale della logistica afferma Alessio Muciaccia, ceo di GTS. A Genova gli orari dei treni sono perfettamente sincronizzati con gli arrivi e le partenze delle navi di CMA CGM, fornendo ai clienti un collegamento costante e continuo ai servizi di navigazione del gruppo, tra cui AMERIGO (Mediterraneo Nord America East Coast), MEX (Mar Mediterraneo Medio Oriente / India), NEMO (North Europa Mar Mediterraneo Australia Asia Meridionale Subcontinente indiano) e SIRIUS (East Coast South America Mediterraneo Occidentale). Si parte con 300 TEUs a settimana di capacità e più di 1.700 località a cui i clienti avranno accesso attraverso le regioni industriali di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Questo servizio è l'alternativa al trasporto su strada che consente ai fruitori del servizio di ridurre ancora di più il loro impatto sul carbonio, è indipendente dalla congestione stradale e perciò offre una migliore pianificazione e di conseguenza maggiore certezza.



Coronavirus, saltano tre approdi A rischio il 20 per cento dei traffici

La chiusura delle fabbriche cinesi potrebbe comportare la cancellazione di alcune linee con l'Oriente Ma tra i terminalisti non c'è panico: «Non significa di per sé una riduzione della movimentazione»

LA SPEZIA Il calo nella movimentazione container in porti strategici per il sistema come quello spezzino potrebbe arrivare al 20% per effetto del blocco delle partenze dalla Cina. La stima è del 'Freight Leaders Council', l'associazione che riunisce i maggiori player della logistica nazionale con lo scopo di studiare l'andamento del settore. Una perdita che avrebbe, inevitabilmente, ricadute dirette su tutta la catena logistica: spedizionieri, autotrasporto, magazzini, «fino a mettere in sofferenza, a livello nazionale, settori chiave per l'economia, quali l'automotive, l'elettronica e la produzione di macchinari altamente specializzati». E' una valutazione su cui concordano gli operatori spezzini? «Per ora qui si lavora come sempre - assicura Alfredo Scalisi, general manager del terminal Contship - e non è cambiato nulla, o quasi, per effetto del coronavirus, a parte la disposizione della Capitaneria di **porto** che ha fissato le regole per le navi nella fase dell'ingresso in **porto**. Il quadro non offre peraltro alcun dato certo. L'unico effetto è stata la cancellazione di tre 'toccate' da febbraio a marzo: tre navi in meno, dunque un impatto minimale. Come terminal siamo in contatto costante con le linee e tutti i nostri clienti, che a loro volta però non hanno certezze. Del resto manca anche una piena limpidezza sullo stato del virus e dell'epidemia. Diciamo che stiamo con le orecchie ben dritte». «E' chiaro che ci aspettiamo un impatto - conferma Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione - è successo anche con la Sars, quando si registrò un forte calo nei primi mesi, ma poi venne la ripresa. E comunque sono gli armatori a dover prendere atto della situazione con la programmazione delle navi. Il fatto che ci sia una cancellazione non significa di per sé una riduzione dei volumi di traffico, le linee possono anche decidere semplicemente che alcuni porti siano serviti attraverso transhipment. In questo momento pesa poi la chiusura di alcune fabbriche cinesi e alcune linee possono venire tagliate. Si tratterà di valutare l'evoluzione della situazione». Effetti meno diretti sono prefigurabili per altre realtà portuali, come Tarros dove, come spiega il general manager Danilo Ricci, l'impatto non è paragonabile a quello dei carrier che scalano porti cinesi. «Il nostro ambito - osserva Ricci - è mediterraneo. Anche noi abbiamo registrato per esempio un calo di certi traffici, come quello di apparecchiature elettroniche provenienti dalla Turchia, dove vengono assemblati componenti di produzione cinese. In questa tipologia abbiamo registrato un calo anche del 50 per cento, che però non influisce sui volumi di traffico complessivi in quanto in questi casi il carico viene sostituito con tipologie merceologiche diverse. Insomma non c'è il rischio che le navi arrivino mezze vuote. Certo, lo scenario non è confortante e l'idea che l'onda di crisi dei mercati si faccia sentire anche da noi non ci fa stare del tutto tranquilli». Franco Antola © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Le ultime disposizioni

Controlli all' ingresso in porto, ecco cosa prevede la direttiva

Emanata dal ministero lo scorso 10 febbraio obbliga a chiedere il rilascio di un nulla osta

LA SPEZIA Con quali criteri vengono eseguiti i controlli sulle navi in ingresso nel **porto** della Spezia? Le ultime prescrizioni - oltre a tutte le competenze delle altre strutture preposte, Capitaneria in primo luogo - sono quelle emanate dal ministero della Salute con una disposizione del 10 febbraio scorso (in sostituzione di quella del 2 febbraio). In sostanza «è fatto obbligo a ciascuna nave che comunichi l' accesso in un **porto** italiano, indipendentemente dalla provenienza, nazionale o internazionale, di richiedere il rilascio della libera pratica sanitaria (Lps) all' Ufficio di Sanità marittima e di frontiera competente per territorio. Tale Lps dovrà essere corredata da dichiarazione marittima di sanità, copia del certificato di esenzione dalla sanificazione, membri dell' equipaggio, elenco dei porti toccati negli ultimi 14 giorni». Sarà poi lo stesso Ufficio, alla fine del procedimento, a stabilire se richiedere eventuali integrazioni alla documentazione inviata. Insomma tutto nelle mani dell' Usmaf, chiamata a valutare, dopo le necessarie verifiche, i presupposti per il via libera alle navi in **porto** (sono escluse dalla procedura le imbarcazioni che rientrano dallo stesso **porto** da cui sono ripartite, come pescherecci, rimorchiatori, pilotine, eccetera). Insomma un bel carico di competenze e responsabilità per la Sanità marittima, considerati i suoi ranghi risicatissimi. In questi giorni, ricorda l' Associazione degli agenti marittimi del **porto** della Spezia, dovrebbe essere in arrivo un nuovo dirigente per la Liguria «ed è indispensabile che venga affrontato il tema dell' efficienza dei servizi di controllo». F.A.

The screenshot shows a newspaper article from 'La Spezia' dated Saturday, February 15, 2020. The main headline is 'Coronavirus, saltano tre approdi A rischio il 20 per cento dei traffici'. Below the headline is a table with two columns: 'Arrivi' and 'Partenze'. The 'Arrivi' column shows a 40% decrease from 1,409,281 arrivals in 2019 to 852,091 in 2020. The 'Partenze' column shows a 50% decrease from 1,409,281 departures in 2019 to 704,640 in 2020. The article text discusses the impact of the coronavirus pandemic on maritime traffic, mentioning that three arrivals have been cancelled and that there is a 20% risk to the remaining traffic. It also mentions the role of the health and border authorities in managing the situation.

Una sola dottoressa per gestire l'emergenza

Cresce l'esigenza di verifiche su merci e persone, ma l'Ufficio di sanità marittima è al palo. Bucchioni: «Carenze di organico inammissibili»

di Franco Antola LA SPEZIA «Quale sarà l'impatto, a conti fatti, dell'epidemia da coronavirus sull'economia portuale spezzina? Nessuno per ora è in grado di dare risposte. Non lo sanno gli armatori, non lo sanno terminalisti, agenti, spedizionieri e doganalisti. E si può ben capire: l'epidemia, con i suoi devastanti effetti, non solo sanitari, è un'emergenza dalle dimensioni planetarie. Quello che invece alla Spezia è sicuramente una certezza è la carenza degli organici di alcune strutture-chiave, a cominciare dai presidi sanitari preposti ai controlli delle navi in ingresso, ma non solo di quelle. A rilanciare l'allarme, ultimamente, è stata l'associazione agenti marittimi del porto, riuniti nel cosiddetto 'Point Sistema Spezia', per bocca del presidente Giorgio Bucchioni. Il punto di partenza è la direttiva del ministero della Salute datata 10 febbraio che, abrogando quella precedente del 2 dello stesso mese, ha risolto alcune criticità di carattere organizzativo, ma ha comunque rafforzato le precauzioni. E qui sta il punto: a fronte delle aumentate esigenze di

prevenzione indotte dal virus, la Spezia dispone di un'unica professionista operativa presso l'Usmaf, l'Ufficio di sanità marittima aerea e di frontiera, che si deve far carico dei controlli delle navi e delle persone, ma anche delle merci destinate al consumo. Genova e Savona non stanno meglio - ne sono in servizio due - ma è evidente quello che Bucchioni definisce un quadro di «sofferenza e ritardo». «Mi domando perché, visto che in questi giorni ministero e Protezione civile - osserva il presidente degli agenti marittimi - ci fanno sapere di aver disposto decine di migliaia di verifiche sui passeggeri, con un forte incremento rispetto all'attività normale, non si sia pensato anche a incrementare gli organici delle strutture, a Cominciare dall'Ufficio di sanità marittima aerea e di frontiera. La dottoressa Antonella Mofferdin è una splendida professionista, capace e competente, ma non si possono chiedere atti di eroismo. Il dottor Aldo Lucantoni, in servizio nello stesso ufficio, ha lasciato l'incarico a fine 2019. Questo significa che, in caso di assenza per qualunque motivo dell'altra dottoressa, l'Ufficio resterebbe senza un medico. Inammissibile, in una situazione come questa». Ma non c'è solo questo. «Dal punto di vista sanitario - dice una nota ufficiale firmata dallo stesso Bucchioni - ci sembra che il Governo abbia affrontato l'epidemia asiatica con prontezza e decisione stando qualche critica, in particolare da parte del Governo cinese, per il blocco dei collegamenti aerei passeggeri. Il timore ora è che si determini una frenesia normativa che non tenga conto da un lato del principio di proporzionalità e dall'altro dell'esigenza di non incidere in modo devastante sulle attività economiche». Ricadute che, come riferiamo a parte, non sono ancora del tutto chiare ma di cui si cominciano a delineare gli scenari. In questa situazione, il problema degli organici delle strutture preposte al controllo rischia di ingigantirsi. Lo ammette anche il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, Francesco Di Sarcina. Che cita per esempio il caso delle Dogane. «La carenza di organico è ormai acclarata - sottolinea -. Ma fino al dicembre 2019, viveva il blocco delle assunzioni, oggi sono in vigore norme di mantenimento, ma la strada è stretta. Quali le possibili alternative? La spinta dell'informatizzazione e la riduzione dei controlli fisici. E il problema non è solo spezzino. Quanto al coronavirus, in una economia globale come quella attuale è evidente che siamo esposti a effetti



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

a cascata imprevedibili. La realtà che l' epidemia ha sorpreso tutti e ora, per limitare i danni, alla Spezia come altrove, resta fondamentale incrementare gli organici in tutte le strutture nevralgiche, dalle Dogane, alla Sanità marittima, alla Polizia di frontiera. Invece mi pare si stia andando nella direzione opposta».

ARRIVATE LE BUSTE IN VIA ANTICO SQUERO

Due offerte in campo per il nuovo hub portuale, ma non c'è la Cmc

Ap rende noto che in lizza per i lavori che dovranno cambiare il volto al porto ci sono solo due gruppi, il 24 gennaio si saprà con certezza da chi sono formati

ANDREA TARRONI

RAVENNA La gara non è andata deserta. Ieri alle 13 si sono chiusi i termini di presentazione per il bando del Progetto Hub del porto di Ravenna e il primo elemento certo non è di poco conto: ci sono due contendenti come "general contractor" per l'appalto da 235 milioni di euro che rivoluzioneranno il Candiano. E fra le due cordate (di cui non sono ancora state rese note le componenti societarie) non ci sarebbe la cooperativa ravennate che nel mondo ha portato avanti grandi progetti infrastrutturali: la Cmc. Un bando complesso, quello pubblicato nel novembre scorso dall' **Autorità di sistema portuale** di Ravenna, come si impone ad un progetto di questa portata. Sono gli stessi vertici di via Antico Squero a sottolineare in una nota ufficiale come siano due i concorrenti al maxi appalto: «Le offerte arrivate sono state due, se ne conoscono, naturalmente, i mittenti ma è possibile che, in ragione della complessità delle opere la cui realizzazione è richiesta nel bando, l'offerta sia formulata unitamente ad altri soggetti, il cui nome sarà possibile sapere solo al momento dell'apertura delle buste digitali». Se, pertanto, sono probabilmente due Ati (Associazioni temporanee di impresa) ad aver formalizzato la propria candidatura si saprà solo fra due lunedì da chi siano composte: «Proprio nella mattinata del prossimo 24 febbraio - esplicitano dall' **Autorità di sistema portuale** - saranno aperte tali buste digitali e inizieranno ad essere esaminate le offerte per arrivare, nei mesi successivi, all'aggiudicazione dei lavori». Ed è prevista per agosto la data nella quale verrà selezionato, fra le due proposte ora in campo, il vincitore che gestirà dieci anni di cantieri, in predicato di attivare migliaia di posti di lavoro, per 235 milioni di investimenti pubblici (che si tireranno dietro almeno altrettanti fondi privati) atti a raggiungere quel primo traguardo del pescaggio di -12,5 metri del canale Candiano. Fideiussioni milionarie. Un intervento complesso, per il quale a candidarsi possono essere stati solo gruppi con forte solidità finanziaria, viste le fideiussioni milionarie da garantire e gli oneri (anche di tutela ambientali) da assicurare anche con anticipi importanti. E diversamente non potrebbe essere, visto l'intervento che prevede 4,7 milioni di metri cubi di escavi da dragare (1,3 in avamposto e 3,4 nel canale) con la cassa Nadep che una volta svuotata potrà accoglierne 900mila. Verrà riempita e svuotata cinque volte, a meno che non entrino in gioco altre ed ulteriori possibilità di stoccare gli escavi. Per come è stato imperniato il progetto, inoltre, serviranno 1.909 giorni per costruire le banchine e un totale di 3.100 giorni per la realizzazione dell'appalto che, per la competenza in capo al general contractor, è da 196 milioni (la parte restante che porta a 235 è sostanzialmente rappresentata dai costi di progettazione e oneri di sicurezza). Il bando, infine, è stato pensato sulla struttura dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Tuttavia dei 100 punti attribuibili alle candidature progettuali solo 10 sono destinabili al ridimensionamento economico, 70 invece alle migliorie tecniche e ben 20 alla compressione dei tempi. E ad agosto si saprà chi dei due totalizzerà il punteggio vincitore.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Hub portuale: due le offerte arrivate

Gara d' appalto per il progetto da 235 milioni di euro che dovrà portare i fondali a meno 12,5 metri. I nomi più gettonati

Sono due i raggruppamenti che alle 13 di ieri hanno presentato offerte relative alla gara d' appalto per il progetto hub portuale, del valore di 235 milioni di euro. A tanto ammonta l' investimento per portare i fondali a meno 12,50 metri, adeguare le banchine, costruire aree per la logistica. Una nota dell' **Autorità di sistema portuale** spiega che «le offerte arrivate sono state due, se ne conoscono, naturalmente, i mittenti ma è possibile che, in ragione della complessità delle opere la cui realizzazione è richiesta nel bando, l' offerta sia formulata unitamente ad altri soggetti, il cui nome sarà possibile sapere solo al momento dell' apertura delle buste digitali». Per conoscere le aziende che hanno preso parte all' importante bando bisognerà quindi attendere «la mattinata del 24 febbraio quando saranno aperte le buste digitali e inizieranno ad essere esaminate le offerte per arrivare, nei mesi successivi, all' aggiudicazione dei lavori dell' hub portuale di Ravenna». Si tratta certamente di una delle notizie più attese dal mondo portuale ma anche da tutto il tessuto economico cittadino. Dalle 13 in poi di ieri, si è così scatenata la 'caccia' ai possibili nomi dei due partecipanti. Soprattutto nei settori delle costruzioni, ma anche dei proprietari di draghe, ad esempio, o degli smaltitori, da alcuni mesi è in atto il 'toto partecipante'. I nomi dei raggruppamenti più gettonati sono Ranione-Sidra da una parte e SIS Coedmar dall' altra. Ranione è una holding di Salerno che ingloba RCM, società di costruzioni specializzata in lavori portuali e attualmente impegnata a Ravenna nella realizzazione dell' impianto di gnl sul porto. Del consorzio farebbero parte anche Grandi opere, Sidra, Tecnital e, per una parte minore, Cmc. Di SIS Coedmar, per ora si conosce soltanto l' attività di Nuova Coedmar. E' una società di Chioggia, anch' essa specializzata in lavori portuali. Ha operato nella costruzione del Mose e ha vinto appalti nel porto di Palermo. In questi mesi sono stati diversi i possibili raggruppamenti che hanno chiesto informazioni sul bando di gara. Salini Impregilo, Rizzani, Fincantieri in cordata con una holding cinese, i belgi di Besix. Lorenzo Tazzari.



Informare

Ravenna

Due le offerte per la realizzazione del progetto Hub Portuale di Ravenna

Le buste digitali saranno aperte il 24 febbraio L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Centro Settentrionale** ha reso noto che entro il termine di oggi per la presentazione delle offerte relative alla gara europea a procedura aperta per l' "Affidamento unitario a contraente generale della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori denominati Hub **Portuale** di Ravenna", fissato per le ore 13.00, sono pervenute all' ente due offerte che saranno aperte il prossimo 24 febbraio per essere esaminate e per arrivare, nei mesi successivi, all' aggiudicazione dei lavori per il potenziamento delle infrastrutture portuali, opere - per la cui realizzazione il bando di gara stima un importo di 199,8 milioni di euro - che sono al **centro** del Piano Regolatore **Portuale** di Ravenna. L' authority **portuale** ha specificato che naturalmente si conosce l' identità dei mittenti delle offerte, ma - ha precisato l' ente - è possibile che, in ragione della complessità delle opere la cui realizzazione è richiesta nel bando, l' offerta sia formulata unitamente ad altri soggetti il cui nome sarà possibile conoscere solo al momento dell' apertura delle buste digitali.

The screenshot shows the 'inforMARE' website with the following content:

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

Due le offerte per la realizzazione del progetto Hub Portuale di Ravenna

Le buste digitali saranno aperte il 24 febbraio

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha reso noto che entro il termine di oggi per la presentazione delle offerte relative alla gara europea a procedura aperta per l' "Affidamento unitario a contraente generale della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori denominati Hub Portuale di Ravenna", fissato per le ore 13.00, sono pervenute all' ente due offerte che saranno aperte il prossimo 24 febbraio per essere esaminate e per arrivare, nei mesi successivi, all' aggiudicazione dei lavori per il potenziamento delle infrastrutture portuali, opere - per la cui realizzazione il bando di gara stima un importo di 199,8 milioni di euro - che sono al centro del Piano Regolatore Portuale di Ravenna.

L'authority portuale ha specificato che naturalmente si conosce l'identità dei mittenti delle offerte, ma - ha precisato l'ente - è possibile che, in ragione della complessità delle opere la cui realizzazione è richiesta nel bando, l'offerta sia formulata unitamente ad altri soggetti il cui nome sarà possibile conoscere solo al momento dell'apertura delle buste digitali.

i-B/L
i-Dispatch

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

Cerca il tuo allegato	Data di arrivo	Data di partenza	
Prodotto	[14] [Feb -]	[15] [Feb -]	Cerca
o altri destinatari	[2020]	[2020]	

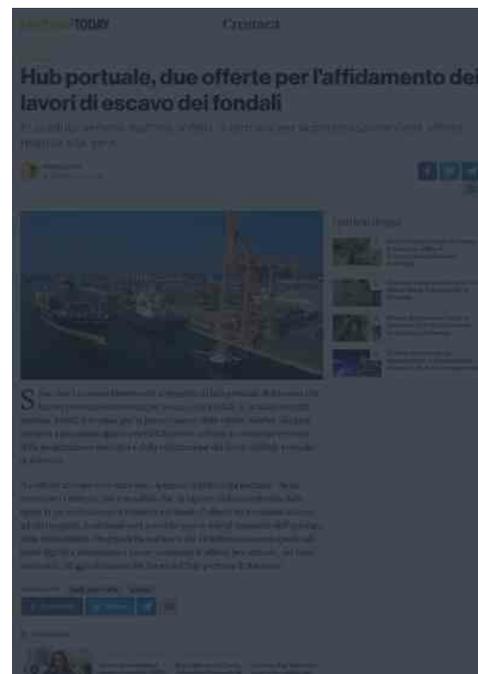
[Indice](#) • [Prima pagina](#) • [Indice notizie](#)

inforMARE - Piazza Matteotti 13 - 48123 Genova - ITALIA
tel. 010.2462132, fax 010.2516709, email

Hub portuale, due offerte per l' affidamento dei lavori di escavo dei fondali

E' scaduto venerdì mattina, infatti, il termine per la presentazione delle offerte relative alla gara

Sono due i consorzi interessanti al progetto di hub **portuale** di Ravenna che hanno presentato un' offerta per l' escavo dei fondali. E' scaduto venerdì mattina, infatti, il termine per la presentazione delle offerte relative alla gara europea a procedura aperta per l' affidamento unitario a contraente generale della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori dell' hub **portuale** di Ravenna. "Le offerte arrivate sono state due - spiegano dall' **Autorità portuale** - Se ne conoscono i mittenti, ma è possibile che, in ragione della complessità delle opere la cui realizzazione è richiesta nel bando, l' offerta sia formulata insieme ad altri soggetti, il cui nome sarà possibile sapere solo al momento dell' apertura delle buste digitali. Proprio nella mattinata del 24 febbraio saranno aperte tali buste digitali e inizieranno a essere esaminate le offerte per arrivare, nei mesi successivi, all' aggiudicazione dei lavori dell' hub **portuale** di Ravenna".



Bando di gara per i lavori Hub Portuale di Ravenna: arrivate due offerte

È scaduto alle ore 13 di questa mattina, 14 febbraio, il termine per la presentazione delle offerte relative alla Gara Europea a Procedura Aperta per l' 'Affidamento unitario a contraente generale della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori denominati Hub **Portuale** di Ravenna'. ' Le offerte arrivate sono state due , - fanno sapere dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale - se ne conoscono, naturalmente, i mittenti ma è possibile che, in ragione della complessità delle opere la cui realizzazione è richiesta nel bando, l' offerta sia formulata unitamente ad altri soggetti, il cui nome sarà possibile sapere solo al momento dell' apertura delle buste digitali . Proprio nella mattinata del prossimo 24 febbraio saranno aperte tali buste digitali e inizieranno ad essere esaminate le offerte per arrivare, nei mesi successivi, all' aggiudicazione dei lavori dell' Hub **Portuale** di Ravenna'.

The screenshot shows the website interface for RavennaNotizie.it. At the top, there are navigation links for 'Home', 'Contatti', 'Network', 'Rubriche', and '14 febbraio 2020'. Below the navigation, there are logos for 'La fassa di Ravenna s.r.l.' and 'Ravennanotizie.it'. A banner reads 'DEVI METTERE IN SICUREZZA LA TUA COPERTURA?'. The main article is titled 'Bando di gara per i lavori Hub Portuale di Ravenna: arrivate due offerte'. It includes a sub-headline 'Le Rubriche di RavennaNotizie - Porto di Ravenna' and social media icons for Facebook and Twitter. The article text is partially visible, starting with 'È scaduto alle ore 13 di questa mattina, 14 febbraio, il termine per la presentazione delle offerte relative alla Gara Europea a Procedura Aperta per l' 'Affidamento unitario a contraente generale della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori denominati Hub Portuale di Ravenna''. There are also images of a port area and a person, along with a small video player.

Terminal Container Ravenna ha fatto gli straordinari per Msc

Terminal Container Ravenna, società controllata da Contship Italia e partecipata da Sapir, ha fatto sapere di aver realizzato un'ottima prestazione operativa, utilizzando al massimo le gru ship-to-shore disponibili e riducendo i tempi di lavoro della nave Msc Celine, permettendo così alla compagnia di navigazione di comprimere i tempi di permanenza in porto. All'arrivo della portacontainer il team di Tcr ha iniziato a lavorare impiegando simultaneamente tutte e quattro le gru di banchina disponibili e completando le 714 operazioni previste dal piano di lavoro in meno di 13 ore. La nave in questione è lunga 210 metri, larga 32 e ha una capacità di carico di oltre 2,700 TEU. Non si tratta di un colosso dei mari, ma la sua importanza per il nostro territorio risiede nella rotta che percorre e nella merce che trasporta spiegano dal terminal. La Msc Celine fa parte infatti della linea D di Msc, che collega l'Adriatico con il Mediterraneo Orientale, più precisamente Grecia, Turchia, Cipro, Siria, Libano ed Egitto, per poi ritornare verso l'Adriatico. Questa rotazione è particolarmente importante per l'importazione di prodotti ortofrutticoli e alimentari freschi, coltivati nei climi caldi dei paesi del bacino Mediterraneo. Ravenna è il primo porto gateway italiano, scalato dalle navi attive su questo servizio e rappresenta l'approdo ideale per l'import dei prodotti freschi spiegano ancora da Contship. Lo scalo beneficia di un transit time dall'Egitto di soli 3 giorni, che permette alla merce importata di arrivare rapidamente ai mercati italiano ed europei. Inoltre, la specializzazione del Terminal Container Ravenna nella movimentazione delle merci deperibili, unita alla consolidata esperienza del personale operativo nell'ottimizzare le operazioni di sbarco e imbarco, permettono al gateway di ridurre al minimo i tempi di permanenza in porto. Il responsabile del reparto navi del terminal, Alessandro Braschi, ha così commenta il lavoro svolto: 'Grazie alla sinergia tra il terminal e il vessel planner con un'attenta pianificazione, il personale Tcr e della compagnia portuale hanno gestito l'operatività nave lavorando con quattro gru contemporaneamente. Questo grande impegno e l'alto profilo professionale hanno portato a raggiungere l'obiettivo di ridurre al minimo i tempi di permanenza in banchina offrendo al cliente un'ottima prestazione operativa'.



Master in Diritto a Ravenna | La Gazzetta Marittima

RAVENNA Con una lezione inaugurale, che si è tenuta a Ravenna il 7 febbraio, Daniele Rossi presidente di **Assoport** e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale insieme ad Andrea Ferrante, presidente della III sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha aperto la seconda edizione del Master universitario (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica, diretto dalla professoressa Greta Tellarini, ordinario di Diritto della navigazione nel dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Bologna. La lezione dal titolo La pianificazione e la programmazione di opere portuali. Il Progetto di Hub Porto di Ravenna ha suscitato grande interesse fra i nuovi iscritti del Master dell'Università di Bologna, che, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, ha anche il patrocinio di **Assoport**, Confetra, Confitarma ed Assologistica. Dopo il successo della prima edizione, sia in termini di iscrizioni, sia in termini di successivo inserimento professionale nei settori di riferimento degli iscritti in cerca di occupazione, il Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica si ripropone anche in questa seconda edizione ha sottolineato Greta Tellarini come un percorso di formazione post-universitaria altamente professionalizzante, unico nel panorama universitario italiano, che ha attratto pure quest'anno molti iscritti da fuori regione. Tra i partecipanti di questa nuova edizione si contano non solo neo-laureati di diverse discipline, ma anche professionisti qualificati, già inseriti in posizioni occupazionali di rilievo, in molti casi con una formazione di base non giuridica, che intendono perfezionare ed integrare le proprie conoscenze con una forte ambizione di crescita e nella consapevolezza che al professionista di oggi si richiedono sempre più frequentemente competenze trasversali.



verso il futuro

Una cittadella della nautica Ecco il progetto firmato Cna

Investimento da cento milioni di euro, ma i dettagli sono ancora top secret E Raggi annuncia una soluzione temporanea in attesa del travel lift

Luca BarbieriCARRARA. Il litorale marinello del futuro avrà un travel lift, ma le imprese, per nuovi investimenti, chiedono tempi stretti e allora in attesa ecco la «soluzione transitoria»; lo sbocco sul mare, invece, sarà garantito dai cantieri che entro fine 2020 partiranno per i primi due lotti del Waterfront. Travel lift, Waterfront e un progetto importante firmato Cna con la creazione di una cittadella della nautica. A distanza di 48 ore dall' approvazione regionale del documento di pianificazione strategica di sistema dell' **Autorità di Sistema** del Mar Ligure Orientale (Adsp Mar Ligure Orientale) l' assessore ai lavori pubblici Andrea Raggi delinea lo scalo del futuro; con lui anche il presidente di Cna Paolo Bedini, Carlo Alberto Tongiani (referente Cna del settore nautica) e Gino Angelo Lattanzi (referente Cna per i rapporti istituzionali). Un iter burocratico complesso che passa da 5 comuni e 2 regioni; caso unico a livello nazionale, ma anche il primo in Italia per il momento a essere sigillato. «Con il documento - spiega Raggi - emerge una visione, condivisa con l' **autorità** portuale, di non ampliare il porto al di là della foce del Carrione. La nuova darsena commerciale va davanti al piazzale città di Massa e c' è una redistribuzione delle funzioni del porto: la crocieristica sulla banchina Taliercio e inoltre sarà dedicata alla nautica di diporto la banchina Chiesa. Contrariamente a chi vorrebbe solo container per il nostro porto, noi - prosegue Raggi - andiamo avanti con la nostra visione: vogliamo dare gambe al turismo (le crociere), ma anche alla nautica da diporto che ha tante industrie e molti professionisti attorno». Tante imprese che chiedono uno sbocco verso il mare. E arriviamo al travel lift, ma non solo. «Ci siamo attivati - assicura Raggi - per inserire nel documento un esplicito richiamo a un travel lift dedicato a tutte le aziende della nautica del retroterra della zona industriale che quindi saranno in aumento». Ma i tempi di imprese e burocrazia difficilmente combaciano; per questo, in attesa di quel travel lift, è scattata la soluzione transitoria: «Un protocollo tra **Autorità** portuale e Nca che installeranno - esplicita Raggi - un travel lift di proprietà di The Italian Sea Group che arriverà molto prima e che sarà disponibile, a prezzi di mercato, anche per le altre aziende del comparto. L' **autorità** dovrà verificare». Poi un altro nodo da sciogliere, relativo al lotto 2 del Waterfront: «Per agevolare l' afflusso di navi, in particolare di quelle di dimensioni superiori ai 50 metri di lunghezza, è indispensabile procedere in tempi rapidi all' abbattimento dei manufatti situati tra viale Colombo e l' accesso al molo di ponente. La demolizione è prevista da tempo nell' ambito della realizzazione del Waterfront». E sul fronte Waterfront, i primi due lotti - sull' accesso al porto - partiranno entro l' anno, di seguito il lotto 4 (la diga foranea), quindi (in ritardo di un anno circa) il lotto 3, quello destinato a ridisegnare maggiormente Marina di Carrara e per cui non ci sarà il concorso di progettazione. Intanto Carlo Alberto Tongini, referente nautica Cna, annuncia: «Il territorio apuano è diventato strategico per il settore. Siamo al lavoro per un nostro progetto importante che presenteremo a breve che è quello della "cittadella nautica" da un centinaio di milioni di euro. Non solo per grandi aziende, ma per una serie di botteghe artigiane, fondamentale per crescita del territorio e molti posti di lavoro». Top secret i dettagli; anche se sembra l' ex Rumianca una delle aree maggiormente . --



Cittadella della nautica Pronto il progetto

La Cna intende realizzare un polo alla zona industriale con un investimento di 100 milioni di euro

CARRARA «Abbiamo pronto un progetto da un centinaio di milioni di euro per costruire qui a Carrara la cittadella della nautica». Ad annunciarlo è stato il referente dell'intero comparto per Cna Carlo Alberto Tongiani a margine della presentazione dell'accordo per il nuovo travel lift al porto. Sui dettagli di questo maxi progetto vige ancora il riserbo, anche se l'area individuata per ospitare le aziende sembra essere quella della ex Rumianca dove a breve dovrebbero essere liberati i primi lotti oggi compresi nel sin. «Questo è un settore che prima della crisi era cresciuto molto per poi subire un'importante battuta d'arresto - spiega Tongiani -. A questo si aggiungano i problemi legati da sempre all'assenza di uno sbocco al mare che hanno sempre limitato le aziende di un territorio come il nostro che è assolutamente strategico per la sua collocazione e per la presenza di importanti infrastrutture. Fino ad oggi, però, per alare o varare un'imbarcazione qui si paga fino a tre volte di più rispetto a realtà vicine e per questo il fatto che il travel lift sia stato inserito nel nuovo documento di progettazione strategica è un passo molto importante. Avere lo sbocco al mare ci aprirà nuove prospettive, tanto che stiamo lavorando alla costruzione della cittadella della nautica. Si tratta di un progetto da un centinaio di milioni che darebbe importanti ricadute dal punto di vista occupazionale. Pensiamo che già ora in un capannone da 5mila metri quadrati lavorano anche un centinaio di persone tra diretti e indiretti. Nella nuova area potrebbero trovare spazio anche strutture più piccole dove poter ospitare anche botteghe artigiane che alla cittadella avrebbero sempre un punto di riferimento». c.lau.



Travel lift, piccolo passo avanti per il porto

L'infrastruttura per l'alaggio e il varo delle barche è stata inserita nel documento strategico di programmazione dell'Autorità

di Claudio Laudanna CARRARA Le aziende della nautica avranno finalmente il tanto atteso sbocco al mare. Quando e come è tutto da decidersi, ma per lo meno nel documento di pianificazione strategica di sistema portuale appena approvato dal consiglio regionale ha trovato spazio anche il travel lift, la gru necessaria all'alaggio e al varo delle imbarcazioni. Un'infrastruttura attesa da tempo immemore dalle tante aziende della nautica del nostro territorio che, di fatto, si ritrovano monche di uno strumento fondamentale per il loro lavoro. Per questo ieri l'assessore ai Lavori pubblici Andrea Raggi assieme ai vertici di Cna ha salutato con grande soddisfazione quest'ultimo risultato. «Questo atto segna un importante passo in avanti nel non semplice iter che porterà alla realizzazione delle opere previste dal documento di pianificazione strategica - sottolinea Raggi -. Tra queste abbiamo chiesto con forza di inserire il travel lift: una infrastruttura strategica per le aziende apuane, richiesta a gran voce da anni dal territorio, per garantire uno sbocco a

mare e nuove possibilità di crescita. Con questo documento noi abbiamo messo un punto fermo e stabilito cosa si dovrà andare a fare. Inoltre quello votato nei giorni scorsi dal consiglio regionale è il primo documento di questo tipo approvato in Italia, a fronte di un percorso particolarmente articolato vista la necessità di incassare le autorizzazioni sia dagli enti liguri che da quelli toscani, con un carico burocratico sostanzialmente doppio rispetto a quello delle altre Autorità di sistema. Lo step successivo sarà quello dell'approvazione del piano regolatore portuale». Tuttavia è lo stesso Raggi ad ammettere come perché dalle parole si passi ai fatti «serviranno anni». Per questo si è già pensato a una soluzione ponte. «Abbiamo ottenuto dall'Autorità di sistema portuale l'impegno a vigilare perché sia messa a disposizione di tutte le aziende del territorio il travel lift che l'ex Nca sta per inaugurare - ha spiegato Raggi -. Inoltre, per agevolare l'ingresso degli yacht nel porto di ponente, in particolare di quelli di dimensioni superiori ai 50 metri di lunghezza, sarà indispensabile procedere in tempi rapidi all'abbattimento degli edifici situati tra viale Colombo e l'accesso al molo di cui è da tempo prevista la demolizione nell'ambito della realizzazione del waterfront». Proprio la demolizione dei manufatti che si trovano lungo viale Colombo sarà inserita tra le prime opere da eseguire quando partiranno i cantieri per il nuovo fronte del porto. «Per quel che riguarda il waterfront stanno venendo rispettati i tempi previsti - spiega Raggi -. In questo momento sono in corso le conferenze dei servizi, poi si passerà alle gare ed entro la fine dell'anno se non ci saranno problemi potranno partire i lavori per i lotti 1 e 2 (che riguardano il nuovo accesso a levante e il rifacimento di viale Colombo e viale da Verrazzano, ndr). Per quel che riguarda il lotto 4 (la passeggiata sulla diga foranea, ndr) siamo indietro di qualche mese perché la Sovrintendenza ha richiesto altri approfondimenti. I tempi, infine, sono più lunghi per quanto riguarda il lotto 3 (la piazza e i palazzi da costruire dove il parcheggio dell'ex parco lamiera, ndr). Il procedimento in questo caso ha ricominciato a muoversi anche se il concorso di progettazione che avremmo voluto bandire non si può fare, credo che comunque rispetto agli altri tre lotti in ritardo sia di circa un anno». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La soluzione Ponte

«Nca aiuterà gli altri cantieri»

La gru di Italian sea group sarà a disposizione delle aziende del territorio

Un aiuto da Nca. E' quello che l'amministrazione la stessa Nca dicono di aver ottenuto in attesa che i tempi della burocrazia permettano la realizzazione del travel lift in porto. «Negli accordi - fa spere l'assessore Raggi - Abbiamo ottenuto dall'Autorità di sistema portuale l'impegno a vigilare perché sia messo a disposizione di tutte le aziende del territorio il travel lift che l'ex Nca sta per inaugurare»



Processo ai capi del porto: "Abusi e falsi pro Grimaldi"

Antonio Massari e Giacomo Salvini

Adesso non c'è più spazio per le polemiche. Il ministro dei Trasporti del Pd, Paola De Micheli, dovrà prendere una decisione sui vertici dell' Autorità Portuale di Livorno: ieri il giudice per l'udienza preliminare Mario Profeta ha rinviato a giudizio il presidente Stefano Corsini, il Segretario Generale Massimo Provinciale con l'accusa di abuso d'ufficio e falso ideologico e l'ex dirigente dell'area Demanio dell'Autorità portuale (oggi ad Ancona) Matteo Paroli. Questi sono accusati dalla Procura di Livorno di aver favorito illegalmente il gruppo Grimaldi provocando danni milionari per l'erario e interferendo nella libera concorrenza. Per questo a processo con loro andranno anche quattro imprenditori, uno referente al gruppo Grimaldi, il manager Costantino Baldassarra, l'amministratore della Seatrag Autostrade del Mare Massimiliano Ercoli e i cugini omonimi con grossi interessi nel porto di Livorno, Corrado Neri. Il giudice invece ha deciso di non dover procedere nei confronti dell'ex presidente dell'Authority, l'avvocato Giuliano Gallanti deceduto nel giugno scorso. La prima udienza è fissata per il 9 giugno prossimo. Il gup di Livorno Profeta ha quindi confermato l'ipotesi accusatoria della Procura che, grazie al lavoro della Guardia di Finanza guidata dal colonnello Gaetano Cutarelli, aveva scoperto una gestione illecita del porto per parecchi anni: secondo l'accusa, per ben 28 volte, le banchine sarebbero state affidate alla compagnia Grimaldi senza rispettare a pieno le necessarie procedure a evidenza pubblica. A febbraio scorso i vertici dell'Autorità portuale erano stati interdetti con il porto di Livorno che era rimasto decapitato per mesi, anche se il provvedimento di interdizione è stato annullato a luglio dalla Cassazione. Ieri però è arrivato il rinvio a giudizio.



Il Secolo XIX

Livorno

Livorno, a giudizio i vertici del porto

Il gup di Livorno ha rinviato a giudizio i vertici dell' Autorità portuale e sei imprenditori per concorso in abuso d' ufficio e falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici. Si tratta di Stefano Corsini e Massimo Provinciali, presidente e segretario dell' Authority, e dell' ex dirigente Matteo Paroli oltre a Costantino Baldissara (gruppo Grimaldi), Massimiliano Ercoli, Luca Becce (Assiterminal), Federico Baudone e, caso di omonimia, due Corrado Neri. La Porto 2000 si costituirà parte civile. -

ELAN COHEN il presidente del secondo governo marittimo guidato, investito in Italia
«Liberia, la bandiera non basta Serve una nazione marittima»

Renault azzerata l'utile «Tagli non esclusi»

autotrade per l'Italia

Livorno, lo sfigliato i vertici del porto

Il Tirreno

Livorno

in tribunale

«Favori a Grimaldi per avere le banchine» A processo vertici e "signori" del porto

Nove imputati per 21 concessioni: presidente e segretario dell' Authority e gli amministratori di Seatrag, Sdt e Sintermar

Federico Lazzotti LIVORNO. Per sei anni, tra il settembre 2012 e lo stesso mese del 2018, nel porto di Livorno e più precisamente lungo tre banchine della Sponda Ovest e nell' area della Paduletta, si sarebbe creata una situazione di concorrenza sleale a favore dei terminalisti legati al gruppo Grimaldi: Seatrag prima, Sintermar e infine Sdt. Come? Grazie all' uso improprio di uno strumento lecito: l' occupazione temporanea degli accosti che invece di essere precaria come recita la normativa, ha finito per creare una situazione di monopolio con il continuo rinnovo dei permessi, a volte anche con sconti sulle tariffe. Sono queste le ombre nell' impianto accusatorio della Procura di Livorno che ieri ha portato al rinvio a giudizio di nove persone (tra gli indagati c' era anche Giuliano Gallanti deceduto pochi mesi fa e dunque archiviato ndr) tra amministratori pubblici e imprenditori portuali, sospesi lo scorso anno in via cautelare e poi tornati alle rispettive cariche. I NOMI A cominciare dall' attuale presidente dell' **autorità Portuale**, in carica dal marzo 2017, Stefano Corsini, 62 anni, e dal segretario Massimo Provinciali, pure lui classe 1958. Fino a Matteo Paroli, 51, ora segretario generale all' Authority di Ancona, ma fino al luglio 2015 dirigente del settore demanio, patrimonio e lavoro di Livorno. Davanti ai giudici, la prima udienza è fissata per il 9 giugno, finiranno anche sei nomi eccellenti della portualità non solo livornese che secondo il procuratore capo Ettore Squillace Greco, titolare dell' indagine condotta dal nucleo di polizia economico finanziaria della finanza, avrebbero fatto da «istigatori» chiedendo, sollecitando e firmando le autorizzazioni all' Authority. Primo fra tutti Costantino Baldissara, 53, amministratore delegato di Sintermar, l' azienda delle grandi dynasty imprenditoriali labroniche dei Neri, dei Fremura e dei D' Alesio (ora usciti). E soprattutto uomo di Grimaldi a Livorno che in una lettera all' Authority finita agli atti scriveva prima di una gara: «C' è il rischio di perdere le aree utili alle attività da noi promesse nel Vostro porto». Passando per Massimiliano Ercoli, 38 anni, amministratore unico della Seatrag, autostrade del mare, Corrado Neri, 58, componente del consiglio di amministrazione e gestore di fatto della Sintermar, l' omonimo e cugino Corrado Neri, 45, come presidente del consiglio di amministrazione della stessa spa, Luca Becce, 61, amministratore delegato di Tdt (società titolare del 50% di Sdt) e Federico Baudone, 56, procuratore della Sintermar. Le accuse Nove i capi d' imputazione che vengono contestati agli indagati e che si ripetono nella richiesta di rinvio a giudizio alternando l' ipotesi dell' abuso d' ufficio con quello della falsità ideologica in atto pubblico commessa da pubblico ufficiale sempre in concorso dai vertici dell' **Autorità portuale** con gli imprenditori che di volta in volta chiedevano le concessioni. Dalle intercettazioni registrate dai finanziari e finite agli atti emergerebbe come i protagonisti fossero nella «piena consapevolezza» della irregolarità delle concessioni temporanee. Ad esempio Paroli, all' indomani della ricezione della proroga delle indagini, parla al telefono con il suo presidente ad Ancona. «Nel tentativo di giustificarsi - si legge negli atti - Paroli afferma che il rilascio di quelle autorizzazioni sia addirittura iniziato nel 2002, quando alla dirigenza dell' **Autorità portuale** c' era un altro soggetto, al quale andrebbero estese le accuse». Per spiegare invece il rapporto tra Grimaldi e le società che nel corso degli anni hanno beneficiato delle concessioni è «emblematica la conversazione» tra Provinciali e tale Andrea: «Sintermar è Grimaldi, loro sono





Il Tirreno

Livorno

per figura, parliamoci chiaro». Addirittura l' armatore era così sicuro di avere gli accosti in concessione che in un' occasione «aveva stipulato con il concessionario, nello specifico Sdt, un contratto per l' uso degli accosti prima che questa avesse ricevuto l' autorizzazione dall' Authority». --

Livorno Caso banchine, a processo i vertici del porto

Livorno A processo i vertici del porto di Livorno e sei imprenditori per concorso in abuso d' ufficio e falsità ideologica in atti pubblici. Si tratta di Stefano Corsini e Massimo Provinciali, presidente e segretario generale in carica dell' **Autorità portuale**, oltre all' ex dirigente dell' area Demaniodi Livorno Matteo Paroli, ora ad Ancona. A giudizio anche gli imprenditori Costantino Baldissara, Massimiliano Ercoli, Luca Becce, Federico Baudone e, per omonimia, due Corrado Neri. L' accusa contesta l' utilizzo continuativo di banchine pubbliche con autorizzazioni trimestrali invece che con autorizzazione con concessione. L' inchiesta è stata condotta dalla guardia di finanza e coordinata dal procuratore capo di Livorno Ettore Squillace Greco.

Le città & la regione

La tenda rossa, i turni, il risotto: le notti delle operaie sul tetto

La protesta delle lavoratrici precarie alla Piaggio. Rossi: Fairness apre il contratto

Prato
Ebbe il figlio dal fucile: il rapimento di un'indigena

Sienna
Valentiniani condannato per falso ideologico

Elba, i mulloni sul traghetto per salvarli dall'abbattimento

Livorno, i vertici dell'Authority rinviati a giudizio

Livorno La procura di Livorno ha rinviato a giudizio nove persone per concorso in abuso d'ufficio e falsità ideologica. Il provvedimento è stato preso per Stefano Corsini, presidente dell'Authority toscana e Massimo Provinciali, segretario generale dell'ente, oltre all'ex dirigente dell'area demanio Matteo Paroli, ora numero due dell'Autorità portuale di Ancona. Nei guai anche gli imprenditori coinvolti: Luca Becce , attuale presidente di Assiterminal, Costantino Baldassara , manager del gruppo Grimaldi, Massimiliano Ercoli, Federico Baudone e per un caso di omonimia, due Corrado Neri . Lo riporta il Meditelegraph L'inchiesta riguarda l'utilizzo con autorizzazione trimestrale della banchina pubblica, invece delle concessione 'tradizionale'.



Livorno, i vertici dell'Authority rinviati a giudizio

14 FEBBRAIO 2020 - Domani



Livorno - La procura di Livorno ha rinviato a giudizio nove persone per concorso in abuso d'ufficio e falsità ideologica.

Il provvedimento è stato preso per Stefano Corsini, presidente dell'Authority toscana e Massimo Provinciali, segretario generale dell'ente, oltre all'ex dirigente dell'area demanio Matteo Paroli, ora numero due dell'Autorità portuale di Ancona.

Nei guai anche gli imprenditori coinvolti: **Luca Becce**, attuale presidente di Assiterminal, **Costantino Baldassara**, manager del gruppo Grimaldi, **Massimiliano Ercoli**, **Federico Baudone** e per un caso di omonimia, due **Corrado Neri**. Lo riporta il Meditelegraph.

L'inchiesta riguarda l'utilizzo con autorizzazione trimestrale della banchina pubblica, invece delle concessione "tradizionale".

- Articoli correlati**
- I porti del Napa insieme ai TEN-T Days
 - Veneto - I porti member dell'associazione Napa North Adri...
 - Standard & Poor's dichiara Moby a "Default Selective"
 - Milano - Espozita Standard & Poor's ha rianziato il ...

728x460

Livorno Per la Darsena Europa c'è soltanto il progetto

Prima una piattaforma, poi una darsena più piccola. Sono anni che si sente parlare della realizzazione della Darsena Europa, espansione a mare del porto labronico, ma solo due mesi fa, alla presenza del ministro dei trasporti Paola De Micheli, è stato presentato il progetto preliminare.

10 **PRIMO PIANO** **Il nodo infrastrutture**

GRANDI OPERE

IL FUTURO BLOCCATO

tutti i progetti in stand by

Aeroporto, Tav e strade La Toscana è immobile

Infrastrutture al palo e pianificazioni scordate: la Regione ha perso i contatti con il territorio per lo sviluppo. Da Firenze alla costa, la mappa delle opere incompiute

1 **Firenze**
Parco, nuovo fier per la pista parallela
La società del Consiglio di Stato ha approvato il progetto di ampliamento della pista parallela al terminal di Firenze. Il progetto prevede la costruzione di una pista di 1.800 metri e di una pista di 1.200 metri. La società ha anche approvato il progetto di ampliamento del terminal di 100.000 metri quadrati.

2 **Livorno**
Per la Darsena Europa c'è soltanto il progetto
Il ministro dei trasporti Paola De Micheli ha presentato il progetto preliminare della Darsena Europa. Il progetto prevede la costruzione di una piattaforma di 100.000 metri quadrati e di una darsena di 50.000 metri quadrati. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato.

3 **Lucca**
Anzi vieni fastasma
Mancano le prime pietre per la costruzione della nuova pista di Lucca. Il progetto prevede la costruzione di una pista di 1.800 metri e di una pista di 1.200 metri. La società ha anche approvato il progetto di ampliamento del terminal di 100.000 metri quadrati.

4 **Carrara**
Per il "Water front" 20 anni di discussioni
Il progetto di ampliamento del porto di Carrara è stato approvato dal Consiglio di Stato. Il progetto prevede la costruzione di una piattaforma di 100.000 metri quadrati e di una darsena di 50.000 metri quadrati.

5 **Arezzo**
"Due Mari", l'infinita per definizione
Il progetto di ampliamento del porto di Arezzo è stato approvato dal Consiglio di Stato. Il progetto prevede la costruzione di una piattaforma di 100.000 metri quadrati e di una darsena di 50.000 metri quadrati.

6 **Firenze**
Termovalorizzatore
Il progetto di ampliamento del porto di Firenze è stato approvato dal Consiglio di Stato. Il progetto prevede la costruzione di una piattaforma di 100.000 metri quadrati e di una darsena di 50.000 metri quadrati.

7 **Firenze**
Stadio a Carrari
Il progetto di ampliamento del porto di Carrari è stato approvato dal Consiglio di Stato. Il progetto prevede la costruzione di una piattaforma di 100.000 metri quadrati e di una darsena di 50.000 metri quadrati.

8 **Firenze**
Superstrada
Il progetto di ampliamento del porto di Firenze è stato approvato dal Consiglio di Stato. Il progetto prevede la costruzione di una piattaforma di 100.000 metri quadrati e di una darsena di 50.000 metri quadrati.

9 **Montecatini**
Raddoppio ferroviario
Il progetto di ampliamento del porto di Montecatini è stato approvato dal Consiglio di Stato. Il progetto prevede la costruzione di una piattaforma di 100.000 metri quadrati e di una darsena di 50.000 metri quadrati.

Porto

Sicurezza: piano da 730 azioni Ispezioni, verifiche anche a bordo

LIVORNO Nel corso di quest' anno saranno quasi tre al giorno i sopralluoghi che verranno effettuati nelle aziende, nelle banchine e sulle navi che operano nell' area portuale livornese con lo scopo di accrescere la sicurezza dei lavoratori e migliorare la qualità dell' ambiente di lavoro. L' annuncio è arrivato nel corso del convegno, organizzato dalla Regione Toscana e dal Comune, dedicato al progetto speciale sulla sicurezza nel porto e negli stabilimenti industriali dell' area portuale. Sono ben 730 le azioni in programma. Si tratta di ispezioni, sopralluoghi, controlli, verifiche a bordo nave, verifiche a terra e sulle banchine, svolti in collaborazione da tutti gli enti preposti ai controlli. Si tratta di un vero e proprio pool formato, oltre che dalla Regione Toscana e dai Comuni di Livorno e Collesalvetti, dalla Asl, dall' Ispettorato del lavoro, dall' Arpat, la Capitaneria di porto, dalla Guardia Costiera, dai Vigili del Fuoco, dall' Inail e dall' **Autorità portuale**, con la collaborazione della Scuola S. Anna di Pisa. L' obiettivo generale è di diminuire il numero degli infortuni che avvengono all' interno dell' area portuale, aumentando la presenza degli organi di vigilanza, l' efficacia degli interventi e dei controlli, migliorando lo scambio di informazioni e la sinergia tra i vari enti preposti ai controlli e prevedendo attività da svolgersi in modo congiunto, intensificando il monitoraggio degli infortuni che interessano l' area portuale, definendo ed adottando apposite procedure di lavoro condivise tra le parti in causa ed infine formando ed informando i lavoratori sul tema della prevenzione nei luoghi di lavoro.



Sicurezza Porto Livorno: nel 2020 in programma 3 ispezioni al giorno

730 azioni per accrescere la sicurezza dei lavoratori e i controlli ambientali nell' area portuale. Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Nel corso di quest' anno saranno quasi tre al giorno i sopralluoghi che verranno effettuati nelle aziende, nelle banchine e sulle navi che operano nell' area portuale livornese con lo scopo di accrescere la sicurezza dei lavoratori e migliorare la qualità dell' ambiente di lavoro. L' annuncio è arrivato nel corso del Convegno, organizzato dalla Regione Toscana e dal Comune di Livorno, dedicato al Progetto speciale sulla sicurezza nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell' area portuale. Sono ben 730 le azioni in programma. Si tratta di ispezioni, sopralluoghi, controlli, verifiche a bordo nave, verifiche a terra e sulle banchine, svolti in collaborazione da tutti gli enti preposti ai controlli. Si tratta di un vero e proprio pool formato, oltre che dalla Regione Toscana e dai Comuni di Livorno e Collesalveti, dalla ASL, dall' Ispettorato del lavoro, dall' ARPAT, la Capitaneria di porto, dalla Guardia Costiera, dai Vigili del Fuoco, dall' INAIL e dall' Autorità portuale, con la collaborazione della Scuola S. Anna di Pisa. L' obiettivo generale è di diminuire il numero degli infortuni che avvengono all' interno dell' area portuale, aumentando la presenza degli organi di vigilanza, l' efficacia degli interventi e dei controlli, migliorando lo scambio di informazioni e la sinergia tra i vari enti preposti ai controlli e prevedendo attività da svolgersi in modo congiunto, intensificando il monitoraggio degli infortuni che interessano l' area portuale, definendo ed adottando apposite procedure di lavoro condivise tra le parti in causa ed infine formando ed informando i lavoratori sul tema della prevenzione nei luoghi di lavoro. Alla ASL spetta in particolare, oltre all' attività di ispezione, il compito di informare e formare i lavoratori che accedono per la prima volta al porto e che per questo sono maggiormente a rischio infortuni. Tra tutti gli addetti ai lavori portuali sarà individuato un campione da sottoporre ad indagini sull' esposizione ai fumi delle navi. All' attenzione dell' Ispettorato del lavoro saranno in particolare la mancata fruizione della giornata di riposo settimanale, come del riposo giornaliero, o il ricorso ad un numero eccessivo di ore di lavoro straordinario, tutti aspetti che hanno indubbi riflessi sulla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Verrà posta attenzione anche alle sempre più diffuse forme di esternalizzazione realizzate attraverso il ricorso a catene di appalti e subappalti, in particolare nel settore degli ambienti confinati, allo scopo di contrastare efficacemente l' allarmante fenomeno degli infortuni sul lavoro. Da parte sua l' Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana si impegna a garantire almeno 5 controlli presso gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell' area portuale, che sono in tutto 7. Capitaneria di porto e Guardia costiera continueranno a sorvegliare le operazioni portuali effettuate sia a bordo nave che a terra, ponendo soprattutto attenzione a che l' ambiente di lavoro, di vita e di formazione sulle navi sia sicuro, igienico e conforme alla normativa, in materia di sicurezza, salute e prevenzione degli incidenti sul lavoro a bordo; che siano state prese specifiche precauzioni allo scopo di prevenire incidenti, infortuni e malattie sulla nave, ivi comprese misure atte a ridurre e prevenire il rischio di esposizione a livelli nocivi legati a fattori ambientali e sostanze chimiche nonché il rischio di infortuni o malattie che potrebbero scaturire dall' uso di attrezzature e macchinari, in relazione alle operazioni da effettuare; che il sistema di gestione della sicurezza della nave sia stato sottoposto a verifica e che soddisfi le prescrizioni del Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi. I Vigili del fuoco svolgeranno attività di prevenzione degli incendi ed effettueranno controlli ispettivi a campione, con e senza preavviso.



Expartibus

Livorno

L' **Autorità portuale** si è posta l' obiettivo di effettuare sopralluoghi ispettivi dettagliati volti a controllare le attività portuali per ciò che attiene al rispetto delle norme di sicurezza ed igiene del lavoro e del corretto impiego degli addetti. Particolare attenzione verrà infine rivolta alle operazioni di fumigazioni antiparassitarie delle merci e ai lavori che prevedono l' uso di fiamme. Da parte sua la Regione, oltre ad occuparsi del coordinamento e del monitoraggio degli interventi, dedicherà particolare impegno all' attività formativa, rivolgendola a tutte le tipologie di lavoratori presenti nell' area **portuale**. Infine sosterrà gli investimenti delle aziende volti all' acquisto di nuovi e più sicuri macchinari.

Porto Livorno: nel 2020 in programma quasi tre ispezioni al giorno per sicurezza lavoratori

(FERPRESS) - **Livorno**, 14 FEB - Nel corso di quest' anno saranno quasi tre al giorno i sopralluoghi che verranno effettuati nelle aziende, nelle banchine e sulle navi che operano nell' area portuale livornese con lo scopo di accrescere la sicurezza dei lavoratori e migliorare la qualità dell' ambiente di lavoro. L' annuncio è arrivato nel corso del Convegno, organizzato dalla Regione Toscana e dal Comune di **Livorno**, dedicato al Progetto speciale sulla sicurezza nel **porto** di **Livorno** e negli stabilimenti industriali dell' area portuale. Sono ben 730 le azioni in programma. Si tratta di ispezioni, sopralluoghi, controlli, verifiche a bordo nave, verifiche a terra e sulle banchine, svolti in collaborazione da tutti gli enti preposti ai controlli. Si tratta di un vero e proprio pool formato, oltre che dalla Regione Toscana e dai Comuni di **Livorno** e Collesalveti, dalla Asl, dall' Ispettorato del lavoro, dall' Arpat, la Capitaneria di **porto**, dalla Guardia Costiera, dai Vigili del Fuoco, dall' Inail e dall' Autorità portuale, con la collaborazione della Scuola S. Anna di Pisa. L' obiettivo generale è di diminuire il numero degli infortuni che avvengono all' interno dell' area portuale, aumentando la presenza degli organi di vigilanza, l' efficacia degli interventi e dei controlli, migliorando lo scambio di informazioni e la sinergia tra i vari enti preposti ai controlli e prevedendo attività da svolgersi in modo congiunto, intensificando il monitoraggio degli infortuni che interessano l' area portuale, definendo ed adottando apposite procedure di lavoro condivise tra le parti in causa ed infine formando ed informando i lavoratori sul tema della prevenzione nei luoghi di lavoro. Alla Asl spetta in particolare, oltre all' attività di ispezione, il compito di informare e formare i lavoratori che accedono per la prima volta al **porto** e che per questo sono maggiormente a rischio infortuni. Tra tutti gli addetti ai lavori portuali sarà individuato un campione da sottoporre ad indagini sull' esposizione ai fumi delle navi. All' attenzione dell' Ispettorato del lavoro saranno in particolare la mancata fruizione della giornata di riposo settimanale, come del riposo giornaliero, o il ricorso ad un numero eccessivo di ore di lavoro straordinario, tutti aspetti che hanno indubbi riflessi sulla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Verrà posta attenzione anche alle sempre più diffuse forme di esternalizzazione realizzate attraverso il ricorso a catene di appalti e subappalti, in particolare nel settore degli ambienti confinati, allo scopo di contrastare efficacemente l' allarmante fenomeno degli infortuni sul lavoro. Da parte sua l' Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana si impegna a garantire almeno 5 controlli presso gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell' area portuale, che sono in tutto 7. Capitaneria di **porto** e Guardia costiera continueranno a sorvegliare le operazioni portuali effettuate sia a bordo nave che a terra, ponendo soprattutto attenzione a che l' ambiente di lavoro, di vita e di formazione sulle navi sia sicuro, igienico e conforme alla normativa, in materia di sicurezza, salute e prevenzione degli incidenti sul lavoro a bordo; che siano state prese specifiche precauzioni allo scopo di prevenire incidenti, infortuni e malattie sulla nave, ivi comprese misure atte a ridurre e prevenire il rischio di esposizione a livelli nocivi legati a fattori ambientali e sostanze chimiche nonché il rischio di infortuni o malattie che potrebbero scaturire dall' uso di attrezzature e macchinari, in relazione alle operazioni da effettuare; che il sistema di gestione della sicurezza della nave sia stato sottoposto a verifica e che soddisfi le prescrizioni del Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi. I Vigili del fuoco svolgeranno attività di prevenzione degli incendi ed effettueranno controlli ispettivi a campione, con e senza preavviso. L' Autorità portuale si è posta l' obiettivo di effettuare sopralluoghi ispettivi dettagliati volti a controllare le attività portuali per ciò che



FerPress

Livorno

attiene al rispetto delle norme di sicurezza ed igiene del lavoro e del corretto impiego degli addetti. Particolare attenzione verrà infine rivolta alle operazioni di fumigazioni antiparassitarie delle merci e ai lavori che prevedono l' uso di fiamme. Da parte sua la Regione, oltre ad occuparsi del coordinamento e del monitoraggio degli interventi, dedicherà particolare impegno all' attività formativa, rivolgendola a tutte le tipologie di lavoratori presenti nell' area portuale. Infine sosterrà gli investimenti delle aziende volti all' acquisto di nuovi e più sicuri macchinari.

La sicurezza in porto merita attenzione continua

La Regione è sempre stata sollecita nella tutela dei porti di riferimento

Renato Roffi

LIVORNO La sicurezza in porto o altrove, a cominciare dai luoghi di lavoro, dovrebbe essere qualcosa di talmente scontato da non aver bisogno di costituire oggetto di incontri e dibattiti, specialmente se allestiti per illustrare quanto è stato fatto o quanto si ha in progetto di fare. Va tuttavia riconosciuto che, talvolta particolari circostanze richiedono o, addirittura, impongono di porre in rilievo tematiche specifiche, quali la sicurezza negli ambienti portuali, la cui peculiarità merita senz'altro un'attenzione continua e totale. È, appunto, in tale ottica che per iniziativa del Comune di Livorno, la severa mole bicentenaria del cisternino di città ha ospitato una manifestazione denominata Progetto speciale sulla sicurezza nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell'area portuale Azioni mirate per il miglioramento della sicurezza dei lavoratori e la tutela ambientale a cui, oltre al sindaco della città, Luca Salvetti, hanno partecipato il presidente della giunta regionale toscana, Enrico Rossi, rappresentanti di Arpat, Vigili del Fuoco, Ispettorato del lavoro, Capitaneria di porto, dell'Inail, dell'Asl, dell'Istituto superiore S. Anna e dell'Autorità di Sistema portuale per riferire sull'attività del 2019 e sugli interventi in programma. Paradossalmente la manifestazione, introdotta dai rituali saluti del sindaco Salvetti, si è svolta all'interno dell'antica e scenografica cisterna d'acqua, al di sotto del piano stradale a cui si accede scendendo due piccole ed articolate rampe di scale dopo essere passati per due porte non straordinariamente ampie coincidenti con le uniche eventuali uscite di sicurezza. Se non fosse stato per la presenza di diversi e tanto autorevoli esperti, proprio in materia di sicurezza, si sarebbe potuto dubitare che la grande sala, considerata nel suo rapporto fra le dimensioni, le persone che può contenere e le vie di fuga ingressi, fosse rispondente ai canoni stabiliti. Dopo il breve intervento del sindaco, entrare in medias res è toccato al presidente della giunta regionale, Rossi, che, premettendo che sempre si può fare di più e meglio, ha ricordato come la Regione sia sempre stata oltremodo sollecita nella cura e nella tutela dei porti di riferimento (Piombino, Livorno e Marina di Carrara) e abbia sempre cercato di ricordarsi con le forze sindacali ed imprenditoriali e con gli enti preposti alla sicurezza. Rossi ha affermato che ogni organismo deve operare costantemente al meglio facendo in modo che le diverse competenze dialoghino sempre costruttivamente fra di loro avendo ben presente che ad essere in gioco sono la vita e la sicurezza dei lavoratori, se non addirittura dei cittadini. Il tema del convegno è stato poi sviluppato dal direttore generale della giunta regionale, Antonio Barretta, dal direttore dell'Arpat, Marcello Mossa Verre, dal direttore regionale dei Vigili del Fuoco Giuseppe Romano e dal direttore dell'Ispettorato interregionale del lavoro, Orazio Parisi. Il direttore marittimo della Toscana, Giuseppe Tarzia, ha parlato delle emissioni di fumi delle navi in porto e della sostenibilità ambientale riguardo alle attività marittime e portuali; gli hanno fatto seguito Claudio Vanni e Claudia Casini, dell'AdSp per illustrare il documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, gli obiettivi di riduzione del CO2 e i programmi di promozione delle energie rinnovabili in ambito portuale. Prima delle conclusioni, affidate al sindaco e al presidente Rossi, la riunione si era snodata su temi della massima importanza come quello dei risultati conseguiti dall'Arpat sull'inquinamento atmosferico nel porto di Livorno, del coordinamento degli RIs in ambito portuale e dei



progetti Inail per attuare la maggior tutela possibile della sicurezza in tutte le sue poliedriche sfaccettature.



Livorno: quasi tre ispezioni al giorno nel 2020

Per accrescere la sicurezza dei lavoratori nell'area portuale

Massimo Belli

LIVORNO Quasi tre ispezioni al giorno saranno effettuate durante l'anno nelle aziende, sulle banchine e sulle navi che operano nell'area portuale livornese con lo scopo di accrescere la sicurezza dei lavoratori e migliorare la qualità dell'ambiente di lavoro. L'annuncio è arrivato nel corso del convegno, organizzato dalla Regione Toscana e dal Comune di Livorno, dedicato al Progetto speciale sulla sicurezza nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell'area portuale. Sono ben 730 le azioni in programma. Si tratta di ispezioni, sopralluoghi, controlli, verifiche a bordo nave, verifiche a terra e sulle banchine, svolti in collaborazione da tutti gli enti preposti ai controlli. Si tratta di un vero e proprio pool formato, oltre che dalla Regione Toscana e dai Comuni di Livorno e Collesalveti, dalla Asl, dall'Ispettorato del lavoro, dall'Arpat, la Capitaneria di porto, dalla Guardia Costiera, dai Vigili del Fuoco, dall'Inail e dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, con la collaborazione della Scuola S. Anna di Pisa. L'obiettivo generale è di diminuire il numero degli infortuni che avvengono all'interno dell'area portuale, aumentando la presenza degli organi di vigilanza, l'efficacia degli interventi e dei controlli, migliorando lo scambio di informazioni e la sinergia tra i vari enti preposti ai controlli e prevedendo attività da svolgersi in modo congiunto, intensificando il monitoraggio degli infortuni che interessano l'area portuale, definendo ed adottando apposite procedure di lavoro condivise tra le parti in causa ed infine formando ed informando i lavoratori sul tema della prevenzione nei luoghi di lavoro. Asl Alla Asl spetta in particolare, oltre all'attività di ispezione, il compito di informare e formare i lavoratori che accedono per la prima volta al porto e che per questo sono maggiormente a rischio infortuni. Tra tutti gli addetti ai lavori portuali sarà individuato un campione da sottoporre ad indagini sull'esposizione ai fumi delle navi. Ispettorato del lavoro All'attenzione dell'Ispettorato del lavoro saranno in particolare la mancata fruizione della giornata di riposo settimanale, come del riposo giornaliero, o il ricorso ad un numero eccessivo di ore di lavoro straordinario, tutti aspetti che hanno indubbi riflessi sulla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Verrà posta attenzione anche alle sempre più diffuse forme di esternalizzazione realizzate attraverso il ricorso a catene di appalti e subappalti, in particolare nel settore degli ambienti confinati, allo scopo di contrastare efficacemente l'allarmante fenomeno degli infortuni sul lavoro. Arpat Da parte sua l'Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana si impegna a garantire almeno 5 controlli presso gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell'area portuale, che sono in tutto 7. Capitaneria di porto e Guardia costiera Capitaneria di porto e Guardia costiera continueranno a sorvegliare le operazioni portuali effettuate sia a bordo nave che a terra, ponendo soprattutto attenzione a che l'ambiente di lavoro, di vita e di formazione sulle navi sia sicuro, igienico e conforme alla normativa, in materia di sicurezza, salute e prevenzione degli incidenti sul lavoro a bordo; che siano state prese specifiche precauzioni allo scopo di prevenire incidenti, infortuni e malattie sulla nave, ivi comprese misure atte a ridurre e prevenire il rischio di esposizione a livelli nocivi legati a fattori ambientali e sostanze chimiche nonché il rischio di infortuni o malattie che potrebbero scaturire dall'uso di attrezzature e macchinari, in relazione alle operazioni da effettuare; che il sistema di gestione della sicurezza della nave sia stato sottoposto a verifica e che



soddisfi le prescrizioni del Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi. Vigili del fuoco I Vigili del fuoco svolgeranno attività di prevenzione degli incendi ed effettueranno controlli ispettivi a campione, con e senza preavviso. Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale



Messaggero Marittimo

Livorno

si è posta l'obiettivo di effettuare sopralluoghi ispettivi dettagliati volti a controllare le attività portuali per ciò che attiene al rispetto delle norme di sicurezza ed igiene del lavoro e del corretto impiego degli addetti. Particolare attenzione verrà infine rivolta alle operazioni di fumigazioni antiparassitarie delle merci e ai lavori che prevedono l'uso di fiamme. Regione Toscana Da parte sua la Regione, oltre ad occuparsi del coordinamento e del monitoraggio degli interventi, dedicherà particolare impegno all'attività formativa, rivolgendola a tutte le tipologie di lavoratori presenti nell'area portuale. Infine sosterrà gli investimenti delle aziende volti all'acquisto di nuovi e più sicuri macchinari.

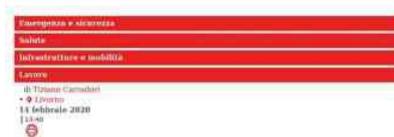
Regione Toscana

Livorno

Sicurezza Porto Livorno: nel 2020 in programma quasi tre ispezioni al giorno - Toscana Notizie

Sono 730 le azioni per accrescere la sicurezza dei lavoratori e i controlli ambientali nell' area portuale. Un pool di enti e organizzazioni per ridurre il rischio di incidenti rilevanti

Il **porto** di **Livorno** Nel corso di quest' anno saranno quasi tre al giorno i sopralluoghi che verranno effettuati nelle aziende, nelle banchine e sulle navi che operano nell' area portuale livornese con lo scopo di accrescere la sicurezza dei lavoratori e migliorare la qualità dell' ambiente di lavoro. L' annuncio è arrivato nel corso del Convegno, organizzato dalla Regione Toscana e dal Comune di **Livorno**, dedicato al Progetto speciale sulla sicurezza nel **porto** di **Livorno** e negli stabilimenti industriali dell' area portuale. Sono ben 730 le azioni in programma. Si tratta di ispezioni, sopralluoghi, controlli, verifiche a bordo nave, verifiche a terra e sulle banchine, svolti in collaborazione da tutti gli enti preposti ai controlli. Si tratta di un vero e proprio pool formato, oltre che dalla Regione Toscana e dai Comuni di **Livorno** e Collesalveti, dalla Asl, dall' Ispettorato del lavoro, dall' Arpat, la Capitaneria di **porto**, dalla Guardia Costiera, dai Vigili del Fuoco, dall' Inail e dall' Autorità portuale, con la collaborazione della Scuola S. Anna di Pisa. L' obiettivo generale è di diminuire il numero degli infortuni che avvengono all' interno dell' area portuale, aumentando la presenza degli organi di vigilanza, l' efficacia degli interventi e dei controlli, migliorando lo scambio di informazioni e la sinergia tra i vari enti preposti ai controlli e prevedendo attività da svolgersi in modo congiunto, intensificando il monitoraggio degli infortuni che interessano l' area portuale, definendo ed adottando apposite procedure di lavoro condivise tra le parti in causa ed infine formando ed informando i lavoratori sul tema della prevenzione nei luoghi di lavoro. Alla Asl spetta in particolare, oltre all' attività di ispezione, il compito di informare e formare i lavoratori che accedono per la prima volta al **porto** e che per questo sono maggiormente a rischio infortuni. Tra tutti gli addetti ai lavori portuali sarà individuato un campione da sottoporre ad indagini sull' esposizione ai fumi delle navi. All' attenzione dell' Ispettorato del lavoro saranno in particolare la mancata fruizione della giornata di riposo settimanale, come del riposo giornaliero, o il ricorso ad un numero eccessivo di ore di lavoro straordinario, tutti aspetti che hanno indubbi riflessi sulla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Verrà posta attenzione anche alle sempre più diffuse forme di esternalizzazione realizzate attraverso il ricorso a catene di appalti e subappalti, in particolare nel settore degli ambienti confinati, allo scopo di contrastare efficacemente l' allarmante fenomeno degli infortuni sul lavoro. Da parte sua l' Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana si impegna a garantire almeno 5 controlli presso gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell' area portuale, che sono in tutto 7. Capitaneria di **porto** e Guardia costiera continueranno a sorvegliare le operazioni portuali effettuate sia a bordo nave che a terra, ponendo soprattutto attenzione a che l' ambiente di lavoro, di vita e di formazione sulle navi sia sicuro, igienico e conforme alla normativa, in materia di sicurezza, salute e prevenzione degli incidenti sul lavoro a bordo; che siano state prese specifiche precauzioni allo scopo di prevenire incidenti, infortuni e malattie sulla nave, ivi comprese misure atte a ridurre e prevenire il rischio di esposizione a livelli nocivi legati a fattori ambientali e sostanze chimiche nonché il rischio di infortuni o malattie che potrebbero scaturire dall' uso di attrezzature e macchinari, in relazione alle operazioni da effettuare; che il sistema di gestione della sicurezza della nave sia stato sottoposto a verifica e che soddisfi le



Sicurezza Porto Livorno: nel 2020 in programma quasi tre ispezioni al giorno

Sono 730 le azioni per accrescere la sicurezza dei lavoratori e i controlli ambientali nell'area portuale. Un pool di enti e organizzazioni per ridurre il rischio di incidenti rilevanti



Nel corso di quest'anno saranno quasi tre al giorno i sopralluoghi che verranno effettuati nelle aziende, nelle banchine e sulle navi che operano nell'area portuale livornese con lo scopo di accrescere la sicurezza dei lavoratori e migliorare la qualità dell'ambiente di lavoro.

prescrizioni del Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi. I Vigili del fuoco svolgeranno attività di prevenzione degli incendi ed effettueranno controlli ispettivi a campione, con



Regione Toscana

Livorno

e senza preavviso. L' Autorità portuale si è posta l' obiettivo di effettuare sopralluoghi ispettivi dettagliati volti a controllare le attività portuali per ciò che attiene al rispetto delle norme di sicurezza ed igiene del lavoro e del corretto impiego degli addetti. Particolare attenzione verrà infine rivolta alle operazioni di fumigazioni antiparassitarie delle merci e ai lavori che prevedono l' uso di fiamme. Da parte sua la Regione, oltre ad occuparsi del coordinamento e del monitoraggio degli interventi, dedicherà particolare impegno all' attività formativa, rivolgendola a tutte le tipologie di lavoratori presenti nell' area portuale. Infine sosterrà gli investimenti delle aziende volti all' acquisto di nuovi e più sicuri macchinari.

Porti: a Livorno sarà demolito ponte ferro corroso anni '50

A Varco Zara sarà sostituito da nuova struttura in acciaio

(ANSA) - **LIVORNO**, 14 FEB - Sarà demolito e sostituito con una nuova struttura in acciaio il ponte del Magnale, struttura in ferro che nel **porto** di **Livorno**, all' imboccatura del canale dei Navicelli, collega il varco doganale 'Zara' alle altre banchine e aree commerciali. Il ponte che risale agli anni '50, come spiegano dall' Autorità di sistema, è ormai corroso nelle sue parti metalliche mentre il meccanismo di rotazione risulta inattivo dal 1970. Si è deciso dunque di demolirlo e di sostituirlo con un ponte nuovo in acciaio. La stima per la realizzazione dei lavori è di circa 1 milione e 100 mila euro. Nell' attesa di avere il progetto definitivo-esecutivo pronto (la gara per la progettazione è in corso) i tecnici dell' AdSP hanno nel frattempo avviato alcuni importanti interventi di manutenzione per mettere in sicurezza il bene. Alcuni di questi lavori si sono già conclusi, mentre altri verranno realizzati a breve.(ANSA).



Addio al Ponte del Magnale

Massimo Belli

LIVORNO Addio al Ponte del Magnale nel porto di Livorno. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ha infatti deciso la sua demolizione e di sostituirlo con un nuovo ponte nuovo in acciaio. L'attuale opera, realizzata negli anni '50, è ormai corrosa nelle sue parti metalliche e il meccanismo di rotazione risulta inattivo dal 1970. Il Ponte del Magnale, sul Canale dei Navicelli, fino ad oggi ha consentito il collegamento tra il varco doganale Zara e le aree commerciali del porto, ma a seguito della decisione dell'AdSp si appresta ormai a vivere gli ultimi mesi della sua lunga vita. La stessa Autorità di Sistema, informa che per i lavori di realizzazione della nuova struttura è prevista una spesa di circa un milione e 100.000 euro. Nell'attesa di avere il progetto definitivo-esecutivo pronto (la gara per la progettazione è in corso) i tecnici dell'AdSp hanno nel frattempo avviato alcuni importanti interventi di manutenzione per mettere in sicurezza il bene. Alcuni di questi lavori si sono già conclusi, mentre altri verranno realizzati a breve.

The screenshot shows the top of a web browser displaying the 'Messaggero Marittimo' website. The page title is 'Addio al Ponte del Magnale' with a sub-headline 'Verrà demolita la struttura degli anni '50'. The article is dated '13 febbraio 2020' and is by 'Massimo Belli'. Below the title is a photograph of the bridge structure over a canal. The text of the article is partially visible, starting with 'LIVORNO - Addio al Ponte del Magnale nel porto di Livorno. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ha infatti deciso la sua demolizione e di sostituirlo con un nuovo ponte nuovo in acciaio. L'attuale opera, realizzata negli anni '50, è ormai corrosa nelle sue parti metalliche e il meccanismo di rotazione risulta inattivo dal 1970. Il Ponte del Magnale, sul Canale dei Navicelli, fino ad oggi ha consentito il collegamento tra il varco doganale Zara e le aree commerciali del porto, ma a seguito della decisione dell'AdSp si appresta ormai a vivere gli ultimi mesi della sua lunga vita. La stessa Autorità di Sistema, informa che per i lavori di realizzazione della nuova struttura è prevista una spesa di circa un milione e 100.000 euro. Nell'attesa di avere il progetto definitivo-esecutivo pronto (la gara per la progettazione è in corso) i tecnici dell'AdSp hanno nel frattempo avviato alcuni importanti interventi di manutenzione per mettere in sicurezza il bene. Alcuni di questi lavori si sono già conclusi, mentre altri verranno realizzati a breve.'

Below the article text, there are social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, WhatsApp, Email) and a 'ABBONATI O EFFETTUÀ IL LOGIN' button. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'DA NON PERDERE' sections with links like 'Evitare il declino del...' and 'La sicurezza in porto...'

Bacini Livorno: il dado è tratto

LIVORNO Al momento non è ancora ufficiale: ma lo sarà quasi certamente giovedì 27 febbraio quando si riunirà il Comitato di Gestione dell'**Autorità di Sistema** Portuale. Perché la commissione giudicatrice sulla gara per la gestione del **sistema** bacini di carenaggio livornesi (esterna all'AdSP, con tecnici del RINA e del comparto infrastrutture) ha terminato il suo lavoro lo scorso gennaio ed ha conferito a Palazzo Rosciano il risultato. Che sembrerebbe aver decretato la vittoria all'offerta del gruppo cantieristico Azimut/Benetti. L'indiscrezione è da fonte generalmente attendibile ma va verificata. Perché allora da quasi un mese il risultato della gara, qualunque sia stato, non è ancora ufficiale? Perché a Palazzo Rosciano il RUF (responsabile tecnico procedimento) sta lavorando alla relazione che, comprendente le necessarie verifiche sulle due offerte in gara, sancirà ufficialmente il risultato. Come accennato più sopra, la relazione dovrebbe essere pronta per il Comitato di Gestione portuale che è stato convocato per il 27 febbraio, dopo un rinvio (si era parlato in un primo tempo di questa settimana) legato anche alla complessità dei temi che vi saranno affrontati. In quella sede, infatti, si dovrebbe anche fare un altro importante passo per l'aumento di capitale nell'Interporto Vespucci; e si dovrebbe anche verificare lo stato delle cose per l'ingresso nello stesso azionariato di Rete Ferrovie Italia; tema sul quale ci sono stati anche di recente incontri al Vespucci.



Federalismo culturale per la Fortezza Vecchia | La Gazzetta Marittima

FIRENZE Federalismo culturale. È questa la soluzione prevista per impedire la chiusura della Fortezza Vecchia. Come avevamo già riferito nel numero scorso, Regione Toscana, Comune di Livorno, AdSP MTS ed enti proprietari del bene monumentale (Agenzia del Demanio e Camera di Commercio) si sono riuniti per discutere in dettaglio su come procedere sulla condivisione dei costi di gestione del monumento. È stata preparata una prima bozza del protocollo di intesa con il quale vengono definite le linee procedurali da seguire ai fini del trasferimento della proprietà del monumento dall'Agenzia del Demanio a Regione Toscana e Comune di Livorno. L'AdSP manterrà comunque una partecipazione attiva all'interno della struttura attraverso il proprio Livorno Port Center. L'obiettivo primario, condiviso da tutti i partecipanti, rimane la valorizzazione della Fortezza Vecchia, sotto tutti gli aspetti: gestione, fruizione, manutenzione e promozione del complesso monumentale simbolo di Livorno. Nelle more della definizione dell'iter, l'Autorità di Sistema richiederà, a seguito della sottoscrizione del protocollo, la proroga della concessione intanto sino al 31.12.2020. La comunità cittadina e i molti visitatori possono dunque tirare un sospiro di sollievo: tutte le Istituzioni coinvolte hanno manifestato la ferma volontà di collaborare perché la Fortezza Vecchia continui ad essere il luogo simbolo della città e del suo porto.



I bacini le penne e Plauto | La Gazzetta Marittima

LIVORNO È stato per anni uno dei tanti sassi nelle scarpe dell'**Autorità Portuale**: e che sasso! Sull'utilizzo dei bacini di carenaggio locali, tra i quali la seconda vasca del Mediterraneo lasciata andare alla malora non si sa bene da chi e perché, sono corsi fiumi d'inchiostro. Eppure c'era stata, nei patti per Livorno che hanno sancito il salvataggio dell'ex Cantiere Navale Orlando, precise indicazioni, sottoscritte dall'allora presidente della Repubblica, il livornese Ciampi. Storia vecchia? Mica tanto, visto che sono passati lustri durante i quali è successo di tutto riportando la storia vecchia all'attualità. Il bacino galleggiante Mediterraneo affondato e oggetto ancora oggi di un contenzioso sulle responsabilità: il bacino galleggiante Salvadori cacciato dal Mediceo, utilizzato come tappabuchi durante il fermo del Mediterraneo e oggi passato ai riparatori; il bacinone (strano: nessuno gli ha mai dato un nome) che s'è progressivamente sgangherato, ha perso la barca/porta, ha visto smantellate le gru diventate pericolosi ruderi, ha visto accavallarsi ipotesi che variavano dalla trasformazione in darsena aperta a neo-struttura addirittura coperta per evitare le polveri (costo previsto del recupero, su conteggi del RINA: 20 milioni di euro, se non ci hanno male informati). Insomma, una specie di calvario. E che la gara sia conclusa dovrebbe riempirci di sollievo. Possiamo godercelo, questo sollievo? I ritardi nell'ufficializzare il risultato ci preoccupano. E ci preoccupa la Vox Populi secondo la quale appena ci sarà il risultato ufficiale scatterà un bel ricorso al TAR da parte di chi non vince. Continuerà allo sfinito la Neverending story? E non sarebbe possibile che le **autorità** del porto studiassero ed attuassero una specie di armistizio tra le parti, fino al miracolo di accontentare capre e cavoli? Abbiamo bisogno di lavoro, di infrastrutture da utilizzare, di pace sociale e di rilancio. Ci vorrebbe il colpo di genio, d'accordo. Ma chi comanda, dovrebbe averlo. Altrimenti, come scriveva Tito Maccio Plauto, sine pennis volare haud facile est. Ce l'hanno fatto studiare alle medie: ovvero, senza penne (dell'ingegno) non si vola. E qui l'ingegno ci vorrebbe davvero. Antonio Fulvi



La Nazione

Piombino, Isola d' Elba

Aeroporto, Tav e strade La Toscana è immobile

Infrastrutture al palo e pianificazione scadente: la Regione ha perso decenni preziosi per lo sviluppo. Da Firenze alla costa, la mappa delle opere incomplete

di Lisa Ciardi La nuova pista dell' aeroporto non è l' unica infrastruttura bloccata da anni in Toscana. Lo scorso ottobre il segretario Fit-Cisl Toscana Stefano Boni ha stimato che i ritardi nelle grandi opere pesino per 5 miliardi di euro l' anno sul sistema industriale regionale e che aprendo i cantieri autorizzati si avrebbero 100mila posti di lavoro in più in 5 anni. Il punto dolente non è tanto decidere di fare o non fare un' opera, ma restare imprigionati a metà percorso, perdendo tempo e soldi. Gli esempi sono tanti, a partire dall' inceneritore di Sesto Fiorentino che sembra definitivamente tramontato dopo il pronunciamento del Consiglio di Stato. C' è poi la questione Alta Velocità, con il sottoattraversamento di Firenze e la stazione Belfiore. Si parla di ripresa dei lavori, ma i cantieri sono fermi da due anni. A gennaio, in un incontro Regione-Rfi-Comune-Città Metropolitana, è stato annunciato un nuovo via nella seconda metà di quest' anno per finire nel 2025. Per rendere possibile il passaggio, Rfi ha costituito una società ex novo, Infrarail Firenze, per acquisire la commessa del nodo fiorentino da Condotte, società travolta da crisi e vicende giudiziarie. Portare avanti i cantieri «in house» permetterebbe di risparmiare i tempi di assegnazione tramite bando. Altra nota dolente, la Tirrenica: il punto cruciale è il passaggio da Sat ad Anas, nonché l' individuazione di 300 milioni di euro previsti nella legge di stabilità e che vanno recuperati. Un aiuto arriva dal «Milleproroghe», ma è presto per cantare vittoria. Poi c' è la Due Mari: resta da sciogliere il nodo di Arezzo e la connessione E78-E45. La gara d' appalto dovrebbe essere possibile nel 2022, sempre che Anas completi il progetto. Fra le priorità, anche le terze corsie autostradali A1 e A11 (hanno avuto uno stop dopo il crollo del Ponte Morandi) e il collegamento **Porto di Piombino-ss398**. Da completare il raddoppio della ferrovia Pistoia-Montecatini-Lucca, della Empoli-Granaiolo e l' elettrificazione della Empoli-Siena. Fra i progetti in stallo non si può dimenticare la riorganizzazione del trasporto pubblico. Dopo la gara per affidare i bus toscani a un unico gestore (vinta dai francesi di Autolinee Toscane), un infinito contenzioso. Ora manca un ultimo pronunciamento del Tar, atteso per fine mese. A primavera Autolinee Toscane potrebbe iniziare a lavorare. Ma sono stati persi cinque anni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Pesca sportiva, ecco l' area

La più idonea è il Prolungamento Molo Batteria, Accorsto 1/C

PIOMBINO E' stata individuata l' area sperimentale per la pesca sportiva ricreativa nel porto di Piombino. Si è tenuto a Firenze un tavolo tecnico-istituzionale presieduto dall' assessore Vincenzo Ceccarelli, al quale hanno partecipato oltre ai rappresentanti della Regione anche i Comandanti delle Capitanerie di Porto coinvolti, delegati dell' **Autorità di sistema**, i vertici della Fiops e della Fipsas e dell' Arci Pesca. Per Piombino, la Capitaneria d' intesa con l' **Adsp** ha individuato, per una prima fase sperimentale, quale area più idonea la testata della banchina 'Prolungamento Molo Batteria - Accosto 1/C', per 200 metri lineari davanti al fanale rosso di ingresso al porto. La pesca sarà subordinata al rispetto di determinate condizioni. Si stima un massimo di 50 presenze in contemporanea (ai pescatori verrà rilasciato un apposito permesso di accesso con le auto in aree di parcheggio in corso di individuazione).

25

PIOMBINO - VAL DI CORNIA

«Lavoro, sicurezza e più servizi»

Italia Viva ha incontrato il sindaco Ticcato. «Anticipare concrete delle scelte condiziona»



Giornalista
L'impegno di Italia Viva è...
Giornalista
L'impegno di Italia Viva è...
Giornalista
L'impegno di Italia Viva è...

Arrestato lo scultore, l'anziana ricoverata con gravi ferite

Due anni fa...
Giornalista
L'impegno di Italia Viva è...

Riuso acque reflue, bel segnale

Il sindaco...
Giornalista
L'impegno di Italia Viva è...

Pesca sportiva, ecco l'area

La più idonea è il Prolungamento Molo Batteria, Accorsto 1/C.
Giornalista
L'impegno di Italia Viva è...



Pesca sportiva nei Porti della Toscana, individuate le aree

Ceccarelli: 'A breve attive le ordinanze. Coinvolgere i Comuni per estendere a Porti turistici e comunali' Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Fissare le regole per la pesca sportiva ricreativa nei porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Viareggio, Porto Santo Stefano, Capraia, Portoferraio, Rio marina, Cavo, Marina di Campo e Isola del Giglio. Con questo obiettivo si è riunito venerdì scorso a Firenze un tavolo tecnico-istituzionale presieduto dall' Assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli. Il tavolo - al quale hanno partecipato oltre ai rappresentanti della Regione anche i Comandanti delle Capitanerie di Porto coinvolti, delegati dell' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Tirreno settentrionale ed i vertici della FIOPS e della FIPSAS, rappresentati sia il Comitato regionale toscano che il Consiglio nazionale, e dell' Arci Pesca - fornisce gli strumenti per attuare quanto previsto dal protocollo d' intesa sottoscritto precedentemente con l' obiettivo di consentire la pesca in sicurezza senza intralciare l' attività dei porti. Ha spiegato l' Assessore Ceccarelli: Il tavolo sulla regolamentazione della pesca sportiva e ricreativa nei porti della Toscana sta producendo risultati importanti. Partendo dal presupposto che la pesca sportiva e ricreativa all' interno dei porti è tendenzialmente vietata, è stato fatto uno sforzo 'storico' da parte di tutti i soggetti firmatari del protocollo per superare questo limite e individuare in ogni Porto delle aree destinate a questa attività. Quando le ordinanze che attuano le previsioni del tavolo saranno attive, si chiuderà il cerchio e potremo sviluppare una cartografia chiara che indichi le zone in cui pescare è consentito, a beneficio di tutti gli appassionati. Mi auguro vivamente che presto, grazie al coinvolgimento di ANCI, sia possibile estendere questa novità anche ai porti turistici ed a quelli di competenza comunale. Le aree individuate per il momento Nonostante molteplici fattori da valutare, tra cui questioni logistico-organizzative, norme per la sicurezza, vocazioni commerciali e turistiche delle aree portuali e specificità dei singoli porti, il tavolo ha infine prodotto un dettagliato schema, che declina la situazione di ognuno dei porti interessati: - Viareggio: Si valuta la possibilità di considerare come area da destinare - con specifica disciplina e previa consultazione e accordo con l' **Autorità** portuale regionale - alle attività di pesca sportiva in ambito portuale, quella dell' ultimo tratto del canale Burlamacca, compreso tra il fanale rosso e l' ottava bitta in direzione "monti", di lunghezza pari a circa 150 mt. - Marina di Carrara: L' ordinanza della Capitaneria di porto relativa alla nuova disciplina dell' attività di pesca in ambito portuale è pronta per la firma, previa acquisizione del parere delle associazioni dei pescatori. Inoltre in fase di attuazione del Water front - lotto 4 e lotto 5 - saranno attrezzati degli ulteriori spazi da destinare all' attività di pesca sportiva. - Portoferraio e Cavo: Attualmente è applicata l' ordinanza n 58 del 2006 che consente la pesca sportiva con canna lungo la banchina "calata Italia", qualora non presenti unità all' ormeggio, di solito piccole unità traffico passeggeri; è stata tuttavia predisposta bozza di ordinanza già condivisa con AdSP e Comune per l' individuazione di ulteriori aree che verrà adottata a seguito del completamento di lavori infrastrutturali alla banchina "alto fondale", installazione nuove bitte e asfaltatura piazzali. AdSP sta, inoltre, predisponendo per il Porto di Cavo un' ordinanza d' intesa con la Capitaneria di porto per disciplinare accessi e movimentazione al pontile commerciale. In tale sede si sta valutando di consentire l' accesso, e quindi la pesca sportiva, alla testata del pontile solo in determinati periodi dell' anno - invernali e autunnali - quando i traffici sono limitati, e solo quando non sono presenti navi all' ormeggio. Entro l' inizio della prossima stagione estiva l' ordinanza dovrebbe essere adottata, previa verifica dell' installazione di





Expartibus

Piombino, Isola d' Elba

- Piombino: Considerata la conformazione dell' area portuale e la destinazione d' uso delle banchine, la Capitaneria di Porto d' intesa con l' AdSP ha individuato, per una prima fase sperimentale, quale area più idonea per la pesca sportiva la testata della banchina "Prolungamento Molo Batteria - Accosto 1/C", per una lunghezza di 200 mt lineari nell' area davanti al fanale rosso di ingresso al Porto. La pesca sarà subordinata al rispetto di determinate condizioni. Si stima un massimo di 50 presenze in contemporanea, ai pescatori verrà rilasciato un apposito permesso di accesso con le auto in aree di parcheggio in corso di individuazione. L' ordinanza, elaborata e condivisa con l' AdSP, sarà perfezionata ed entrerà in vigore una volta definiti aspetti di sicurezza di competenza dell' AdSP (salvagente anulari, scaletta a mare, segnaletica verticale per percorso pedonale, istituzione registro permessi) che dovrebbero essere completati entro poche settimane. - Porto Santo Stefano: È stata ribadita l' esistenza di specifiche aree già individuate dal regolamento portuale, ordinanza n. 174/2008, destinate alla pesca sportiva, ma è stato anche evidenziato che si sta procedendo ad una loro rivalutazione dopo l' interdizione di un' area in consegna all' Aeronautica Militare. Resta salva la possibilità di richiedere apposite autorizzazioni per effettuare gare di pesca, con nulla osta dell' amministrazione comunale. - Livorno; L' **Autorità** di **sistema** portuale e la Capitaneria di Porto hanno concordato sull' utilizzazione per la pesca sportiva e ricreativa di tutte le aree pubbliche del Porto mediceo che risultino liberamente accessibili e dove non vi sia un espresso divieto di pesca. In particolare, nell' area del Porto mediceo è stata individuata una zona di circa 150 mt, decantierizzata, a partire dall' emiciclo Andana delle Ancore. In assenza di navi si potrà, inoltre, pescare dal Molo Elba e dalla Banchina 75. Dal luglio 2019 è possibile pescare alla diga della Meloria e nel primo tratto della Curvilinea fino al primo camminamento. La Diga della Vegliaia verrà, invece, dotata di una ventina di golfari che consentiranno ai piccoli natanti di poter ormeggiare in sicurezza per poter esercitare la pesca da bordo, come peraltro richiesto dalle associazioni di categoria in occasione di un recente incontro tenutosi al Comune di Livorno.

LA PROPOSTA

Un comitato candida il porto storico a Patrimonio Unesco

«I traghetti devono essere spostati nell' area ex silos, per liberare e valorizzare il porto storico vanvitelliano, che si estende dalla Mole fino alla lanterna del Braccio Clementino, e comprende il porto romano». È la richiesta del neo Comitato per il Porto Storico di Ancona -Valorizziamolo, che sta avviando l' iter per la candidatura e il riconoscimento del porto storico vanvitelliano a Patrimonio dell' Unesco. «Questo Comitato è una costola di Italia Nostra - spiega il coordinatore Fausto Pugnalone, senior professor Architettura Univpm - e ha avviato una raccolta firme per chiedere al sindaco e al presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** lo spostamento del traffico commerciale (traghetti) dal porto storico del Vanvitelli verso la banchina Marche (ex area Zipa), con la conseguente eliminazione delle barriere di sicurezza e del traffico pesante». Per Pugnalone, il porto storico «libero da traghetti e barriere», deve diventare «una piazza sul mare, frequentata e restituita ai cittadini». «A fine 2019 - spiega Maurizio Sebastiani, presidente Italia Nostra (sezione Ancona) - il porto antico è stato minacciato dal progetto di banchinamento del Molo Clementino, che prevede la costruzione di una nuova banchina lunga 350 metri e larga 60, verso il mare, con il conseguente stravolgimento dell' impianto storico della zona. Con la nuova banchina, il panorama che si gode dalle mura antiche verrà perso per sempre e aumenteranno inquinamento, auto e traffico». Il Comitato chiede anche l' abbattimento degli inquinanti provenienti dalle varie attività portuali, con l' adozione dell' elettrificazione delle banchine; il ripristino delle centraline per il controllo delle emissioni; la difesa del paesaggio marittimo e della morfologia del territorio, unici in Adriatico; l' eliminazione delle barriere di sicurezza e del traffico pesante nel porto storico; la riapertura della stazione marittima e l' attuazione del progetto della metropolitana di superficie; la valorizzazione dei principali monumenti, in primis quelli del Vanvitelli e il porto di Traiano. Tra i sostenitori della petizione del neo Comitato, il movimento politico Altra Idea di Città. m. s. m.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il Comitato porto storico: «No a grandi navi e smog»

La neonata associazione è formata da residenti del centro e cittadini con il supporto tra gli altri di Italia Nostra: «Diventi patrimonio dell' Unesco»

Traghetti spostati nell' area della nuova darsena per liberare il porto storico e la ricchezza culturale. Il neonato Comitato Porto Storico, una costola di Italia Nostra, lancia la sua campagna attraverso una petizione popolare, ma anche presentando i documenti per la pratica di riconoscimento del Porto Antico all' Unesco: «Il percorso è lungo e non semplice, specie se promosso da un' associazione invece che da un' istituzione, ma ce la metteremo tutta - spiegano i promotori dell' iniziativa, a partire dall' architetto Fausto Pugnali e dal presidente di Italia Nostra Ancona, Maurizio Sebastiani - La nostra lotta entra nel merito dello spostamento delle navi passeggeri dall' attuale ubicazione portuale verso l' area delle banchine liberate dalla demolizione dei silos (la demolizione della seconda ed ultima stecca è partita da pochi giorni e si concluderà entro aprile, ndr.) e la parte retrostante della grande Banchina Marche. Non crediate che gli operatori marittimi e commerciali siano contrari, è solo una questione di volontà. Il nostro messaggio è diretto all' **Autorità**

portuale prima che sia troppo tardi. Più volte il presidente Giampieri è stato sollecitato sull' utilizzo di quella parte di scalo da potenziare e da occupare. Di spazi per le varie attività ce n' è tanto, dunque pensi bene alla strategia futura. Il nostro obiettivo è riconsegnare un pezzo storico del porto alla città per ridare luce alle ricchezze culturali e monumentali che ci sono. Dalla Mole alla Lanterna ci sono ben 27 reperti storico-monumentali. A questa ricchezza minacciata dall' inquinamento l' Unesco non potrà voltare le spalle. Lo dobbiamo alla nostra storia, a Vanvitelli e alla sua grandezza. La soprintendenza ai beni culturali delle Marche? Non ha mai degnato di una risposta alle nostre richieste, negandosi sempre». Da ieri mattina i documenti per la raccolta firme e per l' iscrizione al Comitato sono presenti e scaricabili attraverso la pagina Facebook dell' associazione di cittadini. Oltre ai traghetti da allontanare dal centro cittadino, liberando le banchine e potendo a quel punto togliere le reti, c' è l' annosa questione del banchinamento del Molo Clementino per accogliere le grandi navi da crociera: «Una banchina lunga 350 metri e larga 60 metri - aggiungono i vertici del Comitato Porto Storico - provocherà uno stravolgimento di tutta l' area con annesso impatto ambientale a livello di inquinamento e la cementificazione di una zona dove si trovano dei reperti archeologici del porto traiano e i due Archi, Clementino e Traiano. La questione ambientale per noi è vitale e su questo continueremo a lottare». Pieno sostegno all' iniziativa del Comitato Porto Antico arriva da Altra Idea di Città, movimento politico, ma anche sociale e culturale: «Siamo sempre favorevoli alla rivalorizzazione del nostro bellissimo porto storico - si legge in una nota - e ciò deve passare dallo spostamento del traffico pesante fuori, purtroppo un' idea incompatibile con il banchinamento al molo Clementino. Ecco perché non possiamo non sostenere convintamente la petizione che il Comitato ha presentato dove si chiede lo spostamento del traffico commerciale dei traghetti verso la Banchina Marche». Pierfrancesco Curzi.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LA SCHEDA

Lavori in corso alle banchine

In attesa dei progetti di sviluppo e di rilancio, del nuovo Piano regolatore, il porto si lecca le ferite a livello infrastrutturale. Dopo i lavori alla banchina 22 (zona nuova darsena, area silos per intenderci), ancora in corso e molto più complessi di come apparivano alla vigilia, ormai tre anni fa, le ruspe hanno iniziato a lavorare anche su un' altra banchina molto strategica, la 13. Stiamo parlando della banchina principale, assieme alla 16, dove far attraccare i traghetti in partenza per la Grecia, proprio di fianco all' edificio che ospita l' **Autorità** portuale. Il problema, in questo caso, era legato alla rampa di ferro utilizzata per le operazioni di carico e scarico delle navi, deteriorata e col rischio concreto di danni.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porti, Ceriscioli sulla manutenzione: «Dare un' organizzazione efficace»

Lo ha affermato il presidente Luca Ceriscioli, che a Fano ha partecipato all' incontro pubblico "Manutenzione dei porti, da emergenza a sistema", organizzato dal Comune e dalla Regione

«Dare al **sistema** portuale marchigiano un' organizzazione efficace non può prescindere dal coinvolgimento dell' **Autorità** di Ancona nella gestione degli scali regionali». Lo ha affermato il presidente Luca Ceriscioli, che a Fano ha partecipato all' incontro pubblico "Manutenzione dei porti, da emergenza a **sistema**", organizzato dal Comune e dalla Regione. È necessario investire sempre più, ha detto, «sull' **Autorità** di **sistema** di Ancona, che cura gli scali statali del Medio Adriatico. Deve diventare un punto di riferimento per l' intera portualità regionale, avendo alta professionalità e competenze. Messe a servizio dell' intera rete portuale, la farebbe funzionare meglio". Una strada percorsa, con successo, in altri settore, ha sottolineato il presidente, che andrebbe replicata nella gestione dei porti. "Nel momento in cui abbiamo affidato al Consorzio di bonifica gli interventi di messa in sicurezza del territorio, si è visto come operi, in tutta le Marche, con grande qualità, rapidità e competenza. Come pure la Camera di commercio unica che gestisce tutti i rapporti con le imprese attraverso una modalità aggregate in termini regionali. Accorpate diventa una dimensione sfidante, in grado di risolvere molti problemi gestionali". Ceriscioli ha evidenziato che oggi la manutenzione dei porti regionali è affidata ai singoli Comuni. Negli anni hanno mostrato una certa difficoltà a portare avanti questa attività amministrativa, per ragioni oggettive: "Non è un lavoro solito per loro, sono interventi particolarmente complessi, con regole ambientali molto stringenti e difficoltà nello smaltire il materiale di dragaggio. Inoltre la normativa nazionale di settore non si è evoluta verso la semplificazione, ma ha ulteriormente complicato le questioni. La strada giusta da percorrere ritengo, dunque, sia quella di spostare la gestione dai Comuni all' **Autorità** di Ancona che potrebbe ampliare la propria operatività agli scali regionali. È un percorso che cerchiamo di condividere con l' **Autorità**: non arrivato fino in fondo, ma sono convinto che resti la scelta migliore per sostenere la rete portuale regionale».



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Via il traffico commerciale dal porto antico, Aic: «Pieno sostegno al comitato»

I consiglieri di Altra Idea di Città si schierano a favore della petizione che propone di liberare lo scalo storico da traghetti, smog e reti

Si allo spostamento del traffico commerciale dal **porto** storico. Altra Idea di Città si schiera a favore della rivalorizzazione del **porto** storico . «Ciò deve necessariamente passare dallo spostamento del traffico pesante fuori dal **porto** antico, cosa che peraltro risulta incompatibile con il progetto del banchinamento previsto per il molo clementino - scrivono i responsabili di Aic -. Ecco perché non possiamo che sostenere convintamente la petizione che il comitato "**Porto** storico **Ancona**-valorizziamolo" ha presentato, dove si chiede lo spostamento del traffico commerciale (traghetti e di conseguenza il traffico su gomma derivante da esso) dal **porto** storico del Vanvitelli verso la banchina Marche (ex area Zipa). Tutto ciò prima che vengano affidate le concessioni proprio su questa zona a seguito dell' abbattimento dei silos. Una visione che si proietta verso il futuro di **Ancona** non può prescindere da una restituzione del **porto** antico alla cittadinanza, liberandolo da tutto lo smog e le reti che ne deturpano la bellezza, oltre che la salute dei cittadini».



Comitato Porto Storico Ancona, no a grandi navi e inquinamento

Residenti e cittadini, porto storico sia patrimonio Unesco

(ANSA) - **ANCONA**, 14 FEB - Far riconoscere il **porto** storico di **Ancona**, disegnato da Luigi Vanvitelli nel '700, che si estende tra la Mole e la lanterna, racchiudendo 27 reperti storico monumentali, come patrimonio Unesco. E' uno degli obiettivi del nuovo "Comitato **Porto** Storico di **Ancona**, valorizziamolo", formato da residenti e cittadini, con il supporto tra gli altri di Italia Nostra. Ma il sodalizio, hanno detto oggi Maurizio Sebastiani, presidente di Italia Nostra Marche, e Fausto Pugnali, senior professor di Architettura dell' Università Politecnica delle Marche, intende anche contrastare il progetto di banchinamento del Molo Clementino, che porterebbe nel cuore del **porto** antico le grandi navi da crociera, con la costruzione di una nuova banchina lunga 350 metri e larga 60, verso il mare, con "la trasformazione fisica", anzi "lo stravolgimento" di tutta l' area, un "ulteriore impatto inquinante, l' aumento esponenziale del traffico veicolare, la "cementificazione" di una zona dove si trovano reperti archeologici e monumenti. Il traffico veicolare, tra l' altro si muoverebbe su un percorso ovale, al cui interno rimarrebbero tutti i monumenti, non più fruibili quindi alla popolazione. La questione ambientale "è assolutamente importante" ha sottolineato Pugnali, ricordando la 'pioggia' di fuliggine che qualche mese fa annerì le strade circostanti lo scalo. Non ci sono solo le grandi navi: il Comitato chiede anche lo spostamenti dei traghetti verso la banchina Marche e l' area Zipa, che potrebbe assorbire tutto il traffico all' imbarco e sbarco. Una modifica che permetterebbe anche di eliminare le barriere di sicurezza, restituendo alla città il libero accesso al **porto**. Tutela della salute dei cittadini, abbattimento degli inquinanti, ripristino delle centraline per il controllo delle emissioni, la riapertura della Stazione Marittima e l' attuazione del progetto di metropolitana di superficie, oltre naturalmente alla valorizzazione dei monumenti nell' area portuale sono gli altri obiettivi del Comitato, che mira ad una "qualità complessiva delle proposte e dei progetti per tutta l' area".



La Porto Romano non deve versare la Tari al Comune

LE IMPOSTE CONTESE Non ci sarebbe stata evasione dell' imposta rifiuti da parte della Porto Romano. L' impresa che gestisce lo scalo turistico di Santa Marinella non sarebbe stata tenuta a versare al Comune la cifra di circa 400 mila euro di Tari, così come riferito nei giorni scorsi dall' amministrazione della cittadina. Lo ha stabilito una sentenza del 6 febbraio scorso della Commissione tributaria che ha accolto il ricorso della stessa Porto Romano (ma l' amministrazione annuncia ricorso), che nei mesi scorsi aveva ricevuto alcune ingiunzioni di pagamento da parte di Municipia, la società incaricata del recupero crediti del Comune. I giudici tributari si sono espressi, stabilendo di chi fosse la competenza della raccolta e nello smaltimento dei rifiuti nelle aree portuali e sulla base di una sentenza della Corte di Cassazione hanno confermato che tale competenza rientra nei compiti delle **Autorità** portuali. Nel caso di Santa Marinella, la Capitaneria di porto di Civitavecchia, già dal 2009, fece obbligo all' **Autorità portuale** di elaborare il piano di raccolta dei rifiuti, compresi quelli prodotti porticciolo Odescalchi. Quindi la richiesta di 400 mila euro di Tari, non essendo il Comune l' ente titolato a smaltire i rifiuti, sarebbe illegittima. Ma l' amministrazione ha già annunciato che impugnerà la sentenza della Commissione tributaria, poiché la raccolta dell' immondizia è stata effettuata proprio dal Comune. La Porto Romano, dal canto suo, aggiunge che l' Imu è stata regolarmente versata, anche se con un importo leggermente inferiore a quanto richiesto. Questo perché non ha ritenuto di dover versare l' imposta per i locali che ospitano gli uffici della Guardia Costiera, che non rientrano nell' area in concessione alla Porto Romano. Mo.Ma. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Coronavirus: la Asl forma il porto

Su indicazione della Asl Roma 4 e della Sanità Marittima, l'Adsp ha organizzato una giornata di informazione sul coronavirus, 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 era volto ad informare 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 generale 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.



Coronavirus: informativa a Civitavecchia | La Gazzetta Marittima

CIVITAVECCHIA Su indicazione della ASL Roma 4 e della Sanità Marittima, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha organizzato una giornata di informazione sul coronavirus, 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 presso la sede dell'ente, era volto ad informare 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.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Zona economica speciale, la Cpc rilancia

A sette mesi dalla presentazione della dettagliata relazione nessuna risposta da parte dei vertici dell' **Autorità di sistema portuale**. 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» Pubblicato il 14 Febbraio 2020 CIVITAVECCHIA - Prendono in prestito la locuzione latina "Quousque tandem abutere, Catilina, patientia nostra" per descrivere il proprio stato d' animo. 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». Condividi.



Avvisatore Marittimo

Napoli

Lo shipping spinge l'economia della Campania

Napoli. Le prime 300 aziende della Campania generano un valore della produzione pari a 40,4 miliardi di euro, in crescita rispetto al 2017. Quasi tre quarti di queste sono aziende in crescita. È il principale dato che emerge da Top 300 Campania, un progetto di ricerca e analisi dei bilanci, alla sua prima edizione, condotto da PwC (PricewaterhouseCoopers) con il contributo del dipartimento di Economia, Management, Istituzioni della Federico II di Napoli. Una fotografia utile a comprendere le dinamiche interne delle imprese della Campania e le possibili evoluzioni future. PwC ha analizzato gli ultimi dati più completi, quelli risalenti al 2018, dividendo l'economia della regione in otto settori: commercio, trasporti, agroalimentare, edilizia, strada-ferro-aereo, produzione industriale, produzione farmaceutica, moda. Di queste 300 analizzate, le prime quattro superano il miliardo di euro nel valore di produzione, le prime venti si tengono sopra i 300 milioni. Le aziende in utile di esercizio nel 2018 rappresentano l'87 per cento del campione. Lo shipping aiuta l'economia della Campania segue in ultima pa

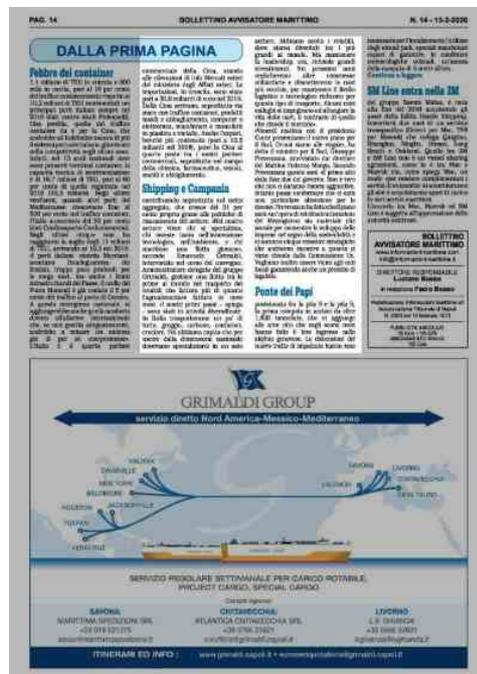
BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
www.avvisatoremarittimo.it
ANNO LXXV - N. 14
15 FEBBRAIO 2020

Denove e Salerno riattivano il trarre fino al 20 per cento del traffico Italia, la febbre dei container
Secondo il Freight Leaders Council, se entro febbraio la produzione industriale italiana non riprenderà normalment...
Moby in tregua con gli azionisti
Moby, l'ultima delle grandi compagnie di navigazione, ha raggiunto un accordo con i suoi azionisti...
Nuovo troncone da Vincenzo Ponte dei Papi cresce in tempi da record
Il nuovo troncone del ponte del Papi, progettato e costruito da Vincenzo Ponte, è stato consegnato...
Subentro a Hyundai Merchant Ad aprile SM Line entrerà nella 2M
Il subentro di Hyundai Merchant Shipping nella 2M Line è previsto per aprile...



Shipping e Campania

contribuendo soprattutto sul netto aggregato, che cresce del 31 per cento proprio grazie alle politiche di risanamento del settore. «Nel nostro settore vince chi si specializza, chi investe tanto nell'innovazione tecnologica, nell'ambiente, e chi mantiene una flotta giovane», secondo Emanuele Grimaldi, intervistato nel corso del convegno. Amministratore delegato del gruppo Grimaldi, gestisce una flotta tra le prime al mondo nel trasporto dei rotabili che fattura più di quanto l'agroalimentare fattura in nove mesi. «I nostri primi passi spiega - sono stati in attività diversificate. In Italia trasportavamo un po' di tutto, greggio, carbone, container, crociere. Poi abbiamo capito che per uscire dalla dimensione nazionale dovevamo specializzarci in un solo settore. Abbiamo scelto i rotabili, dove siamo diventati tra i più grandi al mondo. Ma mantenere la leadership, ora, richiede grandi investimenti. Nei prossimi anni replicheremo altre commesse miliardarie e dismetteremo le navi più vecchie, per mantenere il livello logistico e tecnologico richiesto per questo tipo di trasporto. Alcuni miei colleghi si impegnano ad allungare la vita delle navi, il contrario di quello che chiede il mercato». «Venerdì mattina con il presidente Conte presentiamo il nuovo piano per il Sud. Ormai siamo alle virgole», ha detto il ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano, intervistato dal direttore del Mattino Federico Monga. Secondo Provenzano questo sarà «il primo atto della fase due del governo. Non è vero che non ci saranno risorse aggiuntive. Intanto posso confermare che ci sarà una particolare attenzione per le donne». Provenzano ha detto che il piano sarà «un'opera di infrastrutturazione del Mezzogiorno sia materiale che sociale per consentire lo sviluppo delle imprese nel segno della sostenibilità e ci saranno cinque missioni strategiche che andranno incontro a quanto ci viene chiesto dalla Commissione Ue. Vogliamo inoltre essere vicini agli enti locali garantendo anche un presidio di legalità».



MedCom Forum: Spirito (AdSP Tirreno Centrale), porti non generano merci senza un progetto industriale

(FERPRESS) - Palermo, 14 FEB - I porti elemento di traino delle ZES e dello sviluppo. Questo il fulcro della mattinata di lavori del MedCom Forum in corso a Palermo con l'organizzazione di Cerp Med. Il Mediterraneo e l'Italia piattaforma logistica e porto naturale per il continente europeo. Italia al centro del Mar Nostrum. "Un mito lo voglio sfatare - dice nel suo appassionato intervento **Pietro Spirito**, presidente del Autorità portuale del Mare Tirreno Centrale - siamo al centro del Mediterraneo, ma tutto è al centro del mediterraneo: Atene, Cagliari, ma anche i porti francesi, e quelli appena al di là di Gibilterra. E nel Mediterraneo c'è ormai una fortissima competizione. Ci sono due aree che dovrebbero competere, il Nord Europa e Mediterraneo. Il Nord Europa non ha competizione nell'area, noi invece sì, ed in più i porti olandesi pagano meno tasse. Il mondo è realmente globalizzato ed il mediterraneo è sì una piattaforma, ma non è sola". "Il porto è parte fondamentale del territorio, non è pensabile che miracolosamente esso generi le merci, se non c'è un progetto industriale: il Mezzogiorno - dice ancora **Spirito** - è nel pieno di un processo di de-industrializzazione. In più il meridione italiano è poco portato all'internazionalizzazione. Il rapporto industria-porto è biunivoco. Il Paese ha fatto infrastrutture? Sì, e talvolta le ha costruite dove non servivano, basti pensare ai tre interporti che abbiamo costruito in Umbria". "E ora tutti parliamo di ZES: noi pochi illusi - prosegue **Spirito** - pensavamo che dando incentivi agli investitori e semplificando la normativa tutto sarebbe partito. Bene, anzi male. Oggi per aprire una ZES ci vogliono 32 autorizzazioni. In Polonia si autorizza la ZES in 30 giorni. In Cina in un giorno. Noi, per far finta di semplificare abbiamo fatto lo sportello unico, che sarebbe la trentatreesima struttura di complicazione". Una su tutte, quella del dragaggio, che si può fare solo dopo un'analisi dei fondali per il rischio della presenza di ordigni bellici, ma l'indagine scade dopo due anni. Come se l'Italia fosse perennemente in guerra, con tanto di bombardamenti. Questa è la situazione, questo è il modello italiano con cui il settore portuale deve confrontarsi".



Cascetta: Stanziati 60 miliardi, ora si aprano i cantieri: valgono 120 mila posti in 10 anni

in foto Ennio Cascetta Cinque proposte per il Mezzogiorno: le avanza, durante il Medcom Forum di Palermo, Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram, «per rilanciare le regioni del Sud in un quadro di sviluppo possibile solo attraverso un forte miglioramento dei collegamenti che passa in primo luogo attraverso il monitoraggio 'feroce' della spesa e il tiraggio delle stazioni appaltanti per le infrastrutture strategiche». «In pratica - spiega una nota - si tratta di fare in modo che i finanziamenti notevoli che già ci sono si trasformino rapidamente in cantieri. Si parla di circa 60 miliardi di euro che significa mettere in campo lavoro per oltre centoventimila persone in dieci anni: come riuscire a dare lavoro a dieci Ilva, o più di quattro Fca. Gli investimenti già finanziati riguardano tutti i settori strategici per la crescita. In primo luogo le ferrovie con la **Napoli**-Bari, Catania-Palermo, e i corridoi ferroviari a standard europei fino a Taranto e Gioia Tauro, strade e autostrade con la SS 106 Jonica, la Salerno-Potenza-Matera-Bari, la A19 Palermo Catania, l' autostrada Ragusa Catania oltre le necessarie opere di manutenzione straordinaria oggi carenti. I porti con la Porta Ovest di Salerno, la piastra portuale di Taranto e Waterfront e nuovo terminal passeggeri del Molo Beverello a **Napoli**; gli aeroporti con l' allungamento della pista di Catania e l' integrazione con **Napoli** Capodichino e di Salerno-Pontecagnano. Infine trasporti urbani e metropolitani. In secondo luogo bisogna provvedere ad accelerare i progetti che ancora mancano come la Alata Velocità di Rete Salerno-Reggio Calabria, l' attraversamento dello stretto di Messina e la Battipaglia-Potenza-Metaponto per esempio ma anche il potenziamento della SS 106 con la project review oltre al raccordo ferroviario del **porto di Napoli**». «Inoltre per colmare più rapidamente i ritardi infrastrutturali è necessario confermare e migliorare la politica degli incentivi ai servizi di trasporto viaggiatori e merci come il ferrobonus e il marebonus. - prosegue Cascetta - Una proposta innovativa è di avviare immediatamente i servizi ferroviari con standard AV per unire le città senza alta velocità (che soffrono in un deficit di PIL molto significativo) a quelle che la hanno. Si può fare con un AV Bonus sulla scorta del ferrobonus». Secondo Cascetta è inoltre «necessario migliorare l' efficienza e l' efficacia del trasporto pubblico locale che al sud sono generalmente insufficienti, come quelle di alcune gestioni aeroportuali, con una maggiore apertura al mercato. Infine ma non certo da ultimo ci vogliono politiche industriali collegate alle infrastrutture intermodali ma che siano collegate alle potenzialità del mezzogiorno. Il progetto delle Zes non riesce a decollare e forse dopo tre anni ha perso l' inerzia necessaria». Le proposte partono dall' analisi dell' andamento economico del mezzogiorno «che oggi può contare sulla crescita di export e turismo ma ovviamente su una situazione fortemente carente sul piano delle infrastrutture e in particolare dei collegamenti sia per le persone che per le merci che inevitabilmente mette in difficoltà sia gli operatori locali che chi vuol investire in questo territorio. E la presenza proprio oggi anche del premier Conte del ministro Provenzano in un altro luogo simbolo del Sud come Gioia Tauro mostra la necessità concreta che queste azioni vengano immediatamente messe in atto e sbloccate».



Informazioni Marittime

Napoli

Napoli, al via lavori tra Bausan e Sant' Erasmo

Verrà ripristinato l' asfalto di uno dei tratti della principale arteria stradale dello scalo partenopeo

Da domani via ai lavori di ripavimentazione della più importante arteria stradale interna al porto di Napoli. La Capitaneria di porto ha diramato un' ordinanza che chiude il tratto di strada tra il varco Bausan e il varco Sant' Erasmo dal 15 febbraio all' 8 marzo. L' asfalto sarà ripavimentato, ripristinando così le sue condizioni ottimali. Le disposizioni della Capitaneria prevedono che l' uscita dall' area doganale è consentita solo ai contenitori pieni e vuoti. Inoltre, i mezzi autorizzati di operatori, forze dell' ordine e amministratori, potranno uscire dal varco Sant' Erasmo fino alle 19, in una corsia dedicata. Per maggiori informazioni potete scaricare l' ordinanza .

The screenshot shows the 'Informazioni Marittime' website. At the top, there is a navigation bar with 'Home' and 'Chiudi' buttons. Below the navigation bar, the website title 'Informazioni Marittime' is displayed. The main content area features a news article with the following text:

Da domani via ai lavori di ripavimentazione della più importante arteria stradale interna al porto di Napoli. La Capitaneria di porto ha diramato un'ordinanza che chiude il tratto di strada tra il varco Bausan e il varco Sant' Erasmo dal 15 febbraio all' 8 marzo. L' asfalto sarà ripavimentato, ripristinando così le sue condizioni ottimali. Le disposizioni della Capitaneria prevedono che l' uscita dall' area doganale è consentita solo ai contenitori pieni e vuoti. Inoltre, i mezzi autorizzati di operatori, forze dell' ordine e amministratori, potranno uscire dal varco Sant' Erasmo fino alle 19, in una corsia dedicata.

Per maggiori informazioni potete scaricare l'ordinanza.

At the bottom of the article, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. Below the article, there is a section titled 'Articoli correlati' with three small thumbnail images and titles: 'Cassidica, Laporta e...', 'Commercio in Italia...', and 'Amazon apre due nuovi magazzini...'. On the right side of the page, there is a sidebar with various advertisements and service links, including 'Assistenza ai nostri Servizi Online', 'Let's be sustainable.', 'ARMATORI', and 'confetra'.

Camerota: arrivano i fondi per il porto, l'annuncio del sindaco

Con il decreto della giunta regionale della Campania, viene ufficializzato e certificato il finanziamento di 6,4 milioni di euro a favore dei lavori di messa in sicurezza e adeguamento infrastrutturale del porto

Ufficializzato e certificato il finanziamento di 6,4 milioni di euro a favore dei lavori di messa in sicurezza e adeguamento infrastrutturale del **porto** di Marina di Camerota, grazie alla Regione Campania. Il fascicolo permette di andare a bando in poco tempo e appaltare i lavori che, una volta affidati, potranno essere inaugurati. Tra i Comuni del Cilento affidatari di finanziamenti per lavori degli scali portuali, Camerota taglierà sicuramente il nastro del cantiere con molto anticipo, come sta avvenendo anche per altre opere pubbliche. Parla il sindaco di Camerota, Mario Salvatore Scarpitta "Questo risultato è stato conseguito grazie ad un lavoro che è stato voluto e seguito con grande impegno nell'ultimo anno. Un ringraziamento particolare alla Regione Campania, al presidente Vincenzo De Luca, al presidente della IV Commissione Trasporti Luca Cascone che continua a mantenere fede agli impegni assunti con l'amministrazione di Camerota. E' l'ennesimo passo avanti, oggi si inizia a parlare di infrastrutture importanti che cambieranno il volto del Comune di Camerota. Dietro questo lavoro c'è un progetto con un'ampia visione finale. Si lavora con un'idea chiara di dove si vuole andare. Il progetto trasformerà il **porto** rendendolo molto più appetibile e competitivo. Dopo tanti anni darà sicurezza ai pescatori, ai diportisti e a tutti coloro che adesso vivono con grande trepidazione e paura le mareggiate invernali".



Gioia Tauro, da «porto dei miracoli» a icona delle potenzialità inutilizzate

LE INFRASTRUTTURE Gigi Di Fiore Un luogo di grande valore simbolico per il Sud, quello scelto dal governo per la presentazione del piano. Gioia Tauro e il suo porto, dall' area terminal per container estesa un milione e 600 mila metri quadri che, per dimensioni, è la più grande d' Italia. Un' icona delle promesse di sviluppo del Mezzogiorno. «Porto dei miracoli» fu definito nel 1995 al grande concerto promozionale sulle banchine affidato a Lucio Dalla. Porto che doveva affiancare uno stabilimento siderurgico, poi non realizzato, ed è commissariato da poco più di 4 anni. L' area è sconfinata e dalle potenzialità enormi. Eppure, in nove anni, l' assenza di investimenti della ex società che gestiva il terminal ha fatto perdere lo scalo di un milione e 500 mila container. Tanto da far scattare 377 licenziamenti dopo 9 giorni di sciopero, che sembravano azzerare i benefici iniziali di una bassa conflittualità sindacale e della felice posizione geografica, tra il canale di Suez e lo stretto di Messina. «Il nostro porto concorrente è Tangeri, non Rotterdam - ha sempre ripetuto il commissario, l' ammiraglio 61enne Andrea Agostinelli - Questo significa che possiamo essere porto di riferimento nel Mediterraneo». La Zona economica speciale (Zes), una delle otto in Italia, è ancora un' incompiuta. Eppure, le recenti acquisizioni societarie sia nel terminal container sia nel terminal auto dimostrano quanto Gioia Tauro sia considerato un porto tutto da sviluppare. Il terminal container è gestito dalla «Medcenter container terminal» acquisita dalla Terminal Investment controllata da Msc, la società armatoriale di Gianluigi Aponte. Un mese fa, sono arrivate tre gru cinesi per container, le più grandi in un porto nel Mediterraneo. Altre due arriveranno quest' anno. Nuovo assetto societario anche per il terminal automobilistico, diventato tutto italiano. Viene ora gestito dalla «Automar», azienda che ha per soci il gruppo armatoriale Grimaldi, Bertani e Mercurio. Un terminal di 320 mila metri quadri che può ricevere fino a 17 mila autoveicoli e possiede un raccordo con tre binari ferroviari «La nuova società del gruppo Aponte investirà 103 milioni, cui se ne aggiungeranno 30 di investimenti pubblici - ha annunciato il commissario Agostinelli - L' asset strategico di Gioia Tauro possiede terminal container di dimensioni maggiori di porti storici come Genova, Trieste o Livorno. Abbiamo dovuto sciogliere il rapporto con la precedente società contestando i mancati investimenti». Grandi potenzialità per accogliere merci da trasferire poi o su navi più piccole o via treno. Gioia Tauro potrebbe portare davvero sviluppo alla Calabria e al Mezzogiorno. Ma il gateway di collegamento ferroviario sconta ritardi che incontrano ancora diversi ostacoli politici. «Abbiamo realizzato una stazione ferroviaria all' interno del porto con tre binari - ha spiegato il commissario Agostinelli, in un' intervista a LaCnews24.it - Siamo ai collaudi, ma l' operatività piena è collegata a investimenti che spettano a Rfi, per collegare le stazioni di San Ferdinando e Rosarno, ma anche per aggiornare le dorsali ferroviarie tirreniche e adriatiche. Vanno rese percorribili a treni merci lunghi 750 metri». Su questo punto, ci sono state riunioni tra Rfi, Regione Calabria, Corap e Autorità portuale.



Il Mattino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

«Una questione importante» è stata definita, anche perché nella logistica la rapidità è tutto e il trasporto su gomma viene ormai considerato residuale e, dalla Calabria, meno conveniente. GLI OSTACOLI «L' obiettivo è il trasporto nave su nave o nave ferrovia» ha detto il commissario Agostinelli. Come in tutti i grandi porti internazionali, anche Gioia Tauro ha vissuto e vive il rischio dei trasporti illegali di droga. Molte inchieste giudiziarie hanno fatto aumentare i controlli e, per accelerare i tempi, l' Autorità portuale ha fornito l' Agenzia doganale e la Guardia di finanza di uno scanner mobile costato un milione e 700mila euro. Strumenti per prevenire il rischio ndrangheta, che stritola la Calabria. Un' Autorità portuale con 24 dipendenti, che ha competenza anche su altri 4 porti, Gioia Tauro dovrà presto uscire dal commissariamento. E la nuova governance ordinaria è destinata a gestire anche l' applicazione della Zes. Il commissario Agostinelli ha dimostrato efficienza e dinamismo, tanto che potrebbe diventare presidente dell' Autorità portuale con il ritorno della gestione ordinaria. Lui si schermisce: «Problema solo di norme, non di nomi. I candidati sono tanti, ma ormai, anche con l' arrivo delle nuove società che gestiscono i terminal, sono a tutti chiare le potenzialità, a oltre 40 anni dalla costruzione, che ha il porto di Gioia Tauro per la Calabria e l' intero Sud». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ricorso al Tar per poter parlare in Consiglio

Palau, la minoranza non riceve la convocazione dell' assemblea sul porto e si rivolge al giudice

PALAU È finito a carte bollate il mancato avviso alla minoranza del Consiglio comunale del 27 agosto 2019. La capogruppo di Obiettivo Palau, Paola Pischedda, assistita dall' avvocato Pietro Corda, aveva presentato ricorso al Tar contro il Comune chiedendo la sospensione degli atti impugnati e l' annullamento della seduta, comprese le delibere, approvate comunque a maggioranza: il regolamento del **porto** turistico e una variazione al bilancio di previsione. Al centro della controversia le modalità di invio della convocazione di Consiglio tramite un indirizzo Pec "non notificato". Al Tar l' avvocato Alberto Onorato, legale del Comune, aveva chiesto un rinvio dell' udienza per riconvocare il Consiglio e adottare nuovamente le delibere, il 17 dicembre 2019 per la variazione di bilancio, il 27 gennaio 2020 per le modifiche al regolamento del **porto** turistico. Arrivati regolarmente gli avvisi alla minoranza, i consiglieri di opposizione hanno partecipato alle due sedute, cancellando di fatto il motivo del contendere. La causa quindi è stata dichiarata improcedibile con sentenza del Tar, per sopravvenuta carenza di interesse. Tuttavia, compensando le spese di giudizio tra le parti, i giudici hanno disposto il rimborso da parte del Comune di 650 euro alla Pischedda. «L' assenza della minoranza a quell' importante seduta consiliare non poteva passare sotto silenzio - commenta Pischedda-. Il **porto** turistico è un motore dell' economia palaese, è nostro compito vigilare su ogni modifica al regolamento ed esprimere le nostre osservazioni, anche se poi la nostra voce è rimasta inascoltata. Tant' è che nel bilancio di dicembre non c' è alcun impegno di spesa per l' acquisto delle colonnine elettriche, per rilevare gli effettivi consumi idrici ed elettrici». Conti alla mano, la minoranza dichiara che il Comune nel 2018 ha sostenuto in tutto 70mila euro di spese per i consumi elettrici e idrici. «I posti barca disponibili sono 471 - conclude -. In alcuni pontili non si può utilizzare né luce, né acqua. Basta fare una media matematica per rendersi conto che il 5% indicato dalla giunta è una percentuale annuale errata da applicare a ogni titolare di posto barca». (w.b.)



Cent'anni d'isolitudine

*sardegna*La liquidazione di Air Italy e il nodo continuità mandano la regione alla deriva. La crescente lontananza dal Continente è una zavorra per lo sviluppo. E finisce anche il sogno dell'Aga Khan

ANDREA PIRA

Oggi sarebbe definita una fake news. La leggenda metropolitana racconta che Salvatore Ghilardi, primo a vendere i terreni in Costa Smeralda, pretese di avere dall' Aga Khan e soci milioni e non miliardi di lire. La verità è che il pastore gallurese all' epoca settantenne ricevette cifre a nove zeri per le sue terre. Oggi con la messa in liquidazione di Air Italy, la prospettiva di 1.450 lettere di licenziamento per i dipendenti della compagnia e della cessione di rami d' azienda, parte di quella idea di Sardegna sembra sul viale del tramonto. Mai come ora la terra sarda appare isolata dal resto d' Italia. Ironia della sorte, martedì 11 febbraio, nelle stesse ore in cui gli azionisti della compagnia, ossia Alisarda (51%) e Qatar Airways (49%) attraverso AQA

Holding, hanno comunicato che «a causa delle persistenti e strutturali condizioni di difficoltà del mercato hanno deciso all' unanimità di mettere la società Air Italy in liquidazione in bonis», in commissione Affari costituzionali al Senato iniziava la discussione del disegno di legge costituzione di iniziativa popolare per riconoscere «il grave e permanente svantaggio naturale derivante dall' insularità». Di conseguenza la proposta chiede di «garantire un' effettiva parità e un reale godimento dei diritti individuali e inalienabili». Per i più critici non sarà certo tale riconoscimento a ridurre le difficoltà della Regione autonoma, che restano nonostante il pil nel biennio 2017-2018 sia cresciuto rispettivamente dello 0,8% e dell' 1,9% e sebbene aziende come Avio o Huawei abbiano deciso di puntare sull' isola. La prima investendo circa 30 milioni di euro per un insediamento industriale destinato alle attività spaziali, la seconda sbarcando a Pula con un centro di ricerca sulla smart city. La prospettiva di collegamenti sempre più complicati con quello che per i sardi è «il Continente» rischia ora di incancrenire la situazione. Nella prima parte del 2019 l' economia regionale ha «sostanzialmente ristagnato, decelerando rispetto alla già modesta dinamica dell' anno precedente», scrive la Banca d' Italia nell' ultimo aggiornamento congiunturale dello scorso ottobre. Si è indebolito il settore industriale, hanno rallentato i servizi e dopo sei anni di espansione il turismo ha mostrato segnali di debolezza, soprattutto nella componente della domanda nazionale. In calo anche il traffico delle merci negli scali nazionali. La liquidazione di Air Italy si somma alle incertezze sulla continuità territoriale aerea. Dal 16 aprile non sarà più possibile acquistare biglietti da Alghero e Cagliari verso Roma e Milano e viceversa. Il dossier è in mano al governatore Christian Solinas. Allo stato attuale sono in corso colloqui con la Commissione Europea, ma si resta in attesa di una nuova proposta della Regione. Nell' attesa «c' è la necessità di una proroga tecnica», ha chiarito il ministro per i Trasporti Paola De Micheli incontrando giovedì 13 una delegazione dell' opposizione sarda alla giunta di centro destra a trazione sardista-leghista e alcuni parlamentari della maggioranza giallo-rossa. L' urgenza di una soluzione emerge dai dati pubblicati in pagina sugli arrivi nell' isola. Nei primi nove mesi dello scorso anno, infatti, gli aeroporti sono stati la principale porta d' ingresso per la Sardegna con arrivi in aumento dell' 1,2% rispetto al 2018. E mentre Cagliari cresce, a calare sono stati proprio gli arrivi nel Costa Smeralda di Olbia, gestito da Gesar, controllata al 79,8% dall' Alisarda dell' Aga Khan. Mentre il numero dei passeggeri attraccati nei porti sardi è invece crollato del 7,8%. Complica il quadro, come riportato da MF-Milano Finanza lo scorso 7 febbraio, la proposta di una tassa

SARDEGNA La liquidazione di Air Italy e il nodo continuità mandano la regione alla deriva. La crescente lontananza dal Continente è una zavorra per lo sviluppo. E finisce anche il sogno dell'Aga Khan

Cent'anni d'isolitudine

MOVIMENTI TURISTICI IN SARDEGNA

Periodo	Arrivi	Partenze	Totale
2018	1.100.000	1.000.000	2.100.000
2019	1.150.000	1.050.000	2.200.000
2020 (1-9 mesi)	1.100.000	1.000.000	2.100.000

Industria 4.0, solo una pmi su quattro investe nel tech

Sardegna è una delle regioni italiane con il più alto tasso di imprese a partecipazione familiare. Secondo i dati della Banca d' Italia, nel 2018 il 45,5% delle imprese sardi erano a partecipazione familiare, contro il 38,5% della media nazionale. Tuttavia, solo il 10% di queste imprese ha investito in tecnologia, contro il 25% della media nazionale. Questo dato evidenzia un divario significativo tra le imprese familiari e l'adozione di tecnologie avanzate, che potrebbe limitare la competitività e la crescita futura della regione.



Milano Finanza

Cagliari

di sbarco da un minimo di 2 euro a un massimo di 5 per chiunque arrivi sull' isola in nave o in aereo avanzata da Forza Italia, Udc, e «Cambiamo», alcune delle forze di maggioranza in consiglio Regionale a Cagliari. Un modo per alimentare il gettito finora non garantito dalla tassa di soggiorno (circa 3 milioni la raccolta) ma che trova precedenti, già bocciati dalla Corte di giustizia Ue, ai tempi di Renato Soru governatore. Assieme al 16 aprile l' altra data da tenere in considerazione è quella del 18 luglio, scadenza della convenzione di continuità marittima con la **Tirrenia**. Nella riunione con i consiglieri e parlamentari sardi De Micheli ha affrontato anche il nodo della procedura di gara per la riassegnazione dei servizi. A tenere banco intanto è però la vicenda Air Italy, che si porta dietro dubbi sugli altri investimenti qatarini nell' isola. Col tempo il nordest della Sardegna è infatti diventato meta di investimenti per Doha. Trascorse poche settimane dall' aumento di capitale da 4 a 10 milioni di euro del Mater Olbia, nato dalla ceneri del San Raffaele, la Qatar Foundation Endowment ha dovuto smentire indiscrezioni sulla volontà di vendere l' ospedale alle porte della città, arrivate anche in Consiglio regionale con un' interrogazione della pentastellata Carla Cuccu. «Smeralda Holding prosegue il piano strategico di lungo termine e registra numeri in forte e costante crescita, con ricavi che nel 2019 hanno raggiunto i 106 milioni di euro, in continuo aumento negli ultimi anni», commenta invece Mario Ferraro ceo di Smeralda Holding, controllata al 100% dal fondo sovrano del Qatar, «le solide performance economiche del nostro gruppo sono inoltre confermate dalla crescita dell' utile operativo che al 31 dicembre scorso era pari a oltre 31 milioni di euro». (riproduzione riservata)

Il Manifesto

Cagliari

SARDEGNA ISOLATA

La crisi Tirrenia mette a rischio la «continuità»

La Sardegna rischia veramente di rimanere isolata. Soprattutto per i sardi. Sia per cielo che per mare. La continuità territoriale aerea con «il continente» era assicurata da Meridiana e da Air Italy fino a pochi mesi fa. Ad aprile scorso la compagnia ora in liquidazione si chiamò fuori dal bando, lasciando il campo ad Alitalia, dando già il segno forte di come sarebbe finita Air Italy. La continuità territoriale, che garantisce una sovvenzione pubblica in cambio di tariffe calmierate e un numero minimo di collegamenti quotidiani, è in scadenza. E da qui all' inizio dell' estate potrebbe scoppiare il caos. Il bando non è ancora arrivato. La Regione non è ancora riuscita a pubblicarne uno nuovo per i voli in convenzione. Il governatore sardo Christian Solinas sta cercando una mediazione con Bruxelles. Il rischio è che d' estate molte compagnie europee sfruttino il mercato agostano e poi spariscano. Ma anche dal fronte navale le cose non vanno meglio. Anche in questo caso la convenzione con lo Stato è in scadenza e sul rinnovo si addensano neri nuvoloni. Gli stessi che sono sopra **Tirrenia**. L' ex compagnia di bandiera acquisita dall' armatore di Moby Vincenzo Onorato prima con una cordata e ora da solo, per ora ha in mano i collegamenti in «continuità territoriale» e incassa i ricchi contributi. Ma la situazione del gruppo di Onorato rischia di precipitare: il rischio di un crac, denunciato nei giorni scorsi dai sindacati, l' ha prefigurato persino il tribunale di Milano. A fine gennaio si è tenuto uno sciopero di Filt Cgil, Fit Cisl e Uilt contro la chiusura delle sedi di Napoli e Cagliari e il ricollocamento del personale a Livorno, Roma e Milano. Ma anche a Cagliari e negli altri porti la preoccupazione è tanta. «La Sardegna ormai è isolata: la continuità aerea non è più garantita e quella navale è fatta da **Tirrenia** che rischia di fallire. Anche per questo chiediamo che il governo a Roma si faccia sentire», denuncia la Filt Cgil. m. fr.



Collegamenti Sardegna-Corsica fermi: mercoledì arriva traghetto sostitutivo

La settimana prossima, probabilmente mercoledì 19, riprenderanno i collegamenti di Moby tra la Sardegna e la Corsica, interrotti dallo scorso 6 febbraio dopo che il traghetto Giraglia aveva urtato uno scoglio in uscita dal **porto** di Santa Teresa Gallura mentre era diretto a Bonifacio. Sulla nave gemella Bastia sono praticamente terminate le operazioni di manutenzione annuale, effettuate a tempo record, e già martedì dovrebbe arrivare in Sardegna. Attesa nelle prossime ore anche l'autorizzazione della Guardia costiera di La Maddalena per spostare da Santa Teresa il Giraglia, sul quale sono state completate le riparazioni di emergenza per chiudere la falla di otto metri provocata dall'impatto sulle rocce: in **porto** è già arrivato il rimorchiatore Achillino Onorato per rimorchiare il Giraglia nel bacino di Livorno. Nel frattempo, denuncia Confartigianato Gallura, sono ancora 200 le persone, tra camionisti, turisti e lavoratori, bloccati da cinque giorni in Corsica.

The screenshot shows the Sardinia Post website with the following content:

- Header:** CHI SIAMO | PRIVACY | OGGETTI
- Logo:** sardiniapost - le notizie di oggi per la Sardegna di sempre
- Article Title:** Collegamenti Sardegna-Corsica fermi: mercoledì arriva traghetto sostitutivo
- Date:** 14 febbraio 2020
- Text:**

La settimana prossima, probabilmente mercoledì 19, riprenderanno i collegamenti di Moby tra la Sardegna e la Corsica, interrotti dallo scorso 6 febbraio dopo che il traghetto Giraglia aveva urtato uno scoglio in uscita dal porto di Santa Teresa Gallura mentre era diretto a Bonifacio. Sulla nave gemella Bastia sono praticamente terminate le operazioni di manutenzione annuale, effettuate a tempo record, e già martedì dovrebbe arrivare in Sardegna. Attesa nelle prossime ore anche l'autorizzazione della Guardia costiera di La Maddalena per spostare da Santa Teresa il Giraglia, sul quale sono state completate le riparazioni di emergenza per chiudere la falla di otto metri provocata dall'impatto sulle rocce: in porto è già arrivato il rimorchiatore Achillino Onorato per rimorchiare il Giraglia nel bacino di Livorno. Nel frattempo, denuncia Confartigianato Gallura, sono ancora 200 le persone, tra camionisti, turisti e lavoratori, bloccati da cinque giorni in Corsica.
- Sidebars:**
 - DEMI. LA CORSA DI MARIANO
 - Muoviamoci con intelligenza
 - Paribus
- Footer:** Per ricevere gli aggiornamenti di SardiniaPost nella tua casella di posta inserisci la tua e-mail nel box qui sotto.

Erosione costiera: firmata la convenzione, subito i primi lavori

VILLA SAN GIOVANNI Arriva la buona notizia e a darla è l'amministrazione comunale che si ascrive il risultato perché «questo finanziamento arriva proprio dalla Regione dopo diversi solleciti ai settori competenti»: è stata firmata ieri la convenzione che prevede il passaggio di 1 milione 800mila euro dalla Regione alla Città Metropolitana, con la conferma di quanto si era detto lunedì mattina a Palazzo Alvaro sulla destinazione dell'intera somma stanziata a protezione dell'abitato di Cannitello e Porticello. Non, dunque, i 900mila euro previsti e annunciati per mesi sulla maggior somma di 1 milione e 800mila, ma l'intera somma tutta per salvare dall'invasione delle acque dello Stretto un borgo unico al mondo. A somma data, l'amministrazione di Villa ripropone alla Città Metropolitana la richiesta avanzata assieme al Comitato Difesa Costa Cannitello, ossia «l'impiego immediato di parte delle somme disponibili in modo da realizzare al più presto un importante ripascimento della costa cannitellese. Tale intervento - si legge nella nota dell'amministrazione comunale - consentirebbe alla Città Metropolitana di mettere un progetto più ampio e organico da attuare nel tempo. Ma nell'immediato serve garantire la sicurezza di tutto l'abitato esposto in modo grave al mare». Perché il problema dell'immediato è tutto rimesso nella competenza dell'amministrazione vellese e «per dare seguito agli impegni presi, il sindaco facente funzioni Maria Grazia Richichi ha dato precisi indirizzi al responsabile del settore Ida Albanese la quale si è attivata redigendo un verbale di somma urgenza con l'obiettivo di mettere in sicurezza l'abitato di Cannitello tra i torrenti Piria e Zagarella. Lavori che partiranno a breve che verranno eseguiti dall'impresa Bellantone Domenico resi tempestivamente disponibile alla ripresa degli stessi e seguiti dal direttore dei lavori architetto De Blasio». Si tratta del progetto di protezione delle abitazioni già danneggiate dalle mareggiate per un impegno di spesa di 60mila euro: «A fronte della dichiarazione dello stato di emergenza del 2018 - continua la nota - dalla Regione abbiamo ottenuto solo 60mila euro che ci consentiranno di mettere in sicurezza solo le abitazioni più colpite. Quindi, le interlocuzioni sono sempre state fatte in modo corretto e in continuo contatto con la Prefettura ma gli enti competenti non sono stati efficienti e tempestivi come ci auguravamo». Resta l'altra partita, ossia quella di mettere a protezione la zona a sud della foce del torrente Zagarella, dove ormai la spiaggia non c'è più e si è creato un dislivello a ridosso delle case di oltre un metro. Rispetto a questo tutto è ancora da venire, anche se l'idea c'è: «Rimane aperta - scrive l'amministrazione - la strada del ripascimento con la sabbia presente sul fondo dell'estremità del porto delle ferrovie. In tal senso si sta anche sollecitando l'**Autorità portuale** dello Stretto affinché acceleri le procedure. L'amministrazione continuerà a sollecitare nei prossimi giorni anche gli uffici della Protezione civile affinché si arrivi presto ad un intervento di ripascimento che possa ripristinare le spiagge erose in attesa di una complessiva progettazione degli interventi». g.c. Rimane aperta la strada del ripascimento con la sabbia presente sui fondali.



Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

Villa San Giovanni (RC), erosione costiera: partono i lavori di messa in sicurezza delle abitazioni tra i torrenti Piria e Zagarella

Sono giorni delicati dedicati all' emergenza relativa all' erosione costiera che sta interessando la costa villese. Proficuo, infatti, è stato l' incontro svoltosi presso Palazzo Alvaro, sede della Città Metropolitana di Reggio Calabria dove, come amministrazione comunale di Villa San Giovanni, siamo stati parte attiva. Presente il sindaco f.f. Maria Grazia Richichi e gli assessori Giovanni Imbesi e Massimo Morgante. Abbiamo incontrato il vicesindaco metropolitano Riccardo Mauro e il dirigente del settore difesa del suolo e salvaguardia delle coste Architetto Mezzatesta. Presente per il comune anche il responsabile del settore tecnico urbanistico Ing. Ida Albanese. Per la minoranza hanno partecipato i consiglieri Cristian Aragona e Liz Ciccarello. Numerosi sono stati i cittadini cannitellesi presenti per far sentire la loro voce presso le istituzioni, sempre presente e propositivo il comitato difesa costa di Cannitello che negli anni ha seguito la questione supportato dall' amministrazione comunale. È stata firmata oggi la convenzione che prevede il passaggio di 1.800.000,00 euro alla città metropolitana, come annunciato dal senatore Marco Siclari che in questi mesi si è speso per arrivare a questo risultato.

Inoltre, durante la riunione si è ottenuta la certezza da parte della città metropolitana che tutte le somme previste dalla convenzione saranno spese sulla costa di villa San Giovanni, risultato importante per l' intero abitato di Cannitello. L' amministrazione e il comitato hanno chiesto ripetutamente alla Città Metropolitana l' impiego immediato di parte delle somme disponibili in modo da realizzare al più presto un importante ripascimento della costa Cannitellese. Tale intervento consentirebbe alla città metropolitana di mettere un progetto più ampio ed organico da attuare nel tempo. Ma nell' immediato serve garantire la sicurezza di tutto l' abitato esposto in modo grave al mare. Sarà costituito, infatti, un tavolo permanente che vedrà il continuo confronto tra l' ufficio tecnico comunale, i tecnici della Città Metropolitana ed il comitato difesa costa di Cannitello. Proprio per dare seguito agli impegni presi, il sindaco f.f. Maria Grazia Richichi ha dato precisi indirizzi al responsabile del settore Ida Albanese la quale si è attivata redigendo un verbale di somma urgenza con l' obiettivo di mettere in sicurezza l' abitato di Cannitello tra i torrenti Piria e Zagarella. Lavori che partiranno a breve che verranno eseguiti dall' impresa Bellantone Domenico resosi tempestivamente disponibile alla ripresa degli stessi e seguiti dal direttore dei lavori architetto De Blasio. Ci teniamo a sottolineare che in questi anni di continuo lavoro su questo fronte,seguiti anche dalla delegata Aurora Zito, ci siamo interfacciati con la Regione e, infatti, questo finanziamento arriva proprio dalla Regione dopo diversi solleciti ai settori competenti. Inoltre, a fronte della dichiarazione dello Stato di emergenza del 2018, dalla Regione abbiamo ottenuto solo 60 mila euro che ci consentiranno di mettere in sicurezza solo le abitazioni più colpite. Quindi, le interlocuzioni sono sempre state fatte in modo corretto e in continuo contatto con la Prefettura ma gli enti competenti non sono stati efficienti e tempestivi come ci auguravamo. Rimane comunque aperta anche la strada del ripascimento con la sabbia presente sul fondo dell' estremità del porto delle ferrovie. In tal senso si sta anche sollecitando l' **Autorità Portuale** dello Stretto affinché acceleri le procedure. L' amministrazione continuerà a sollecitare nei prossimi giorni anche gli uffici della protezione civile affinché si arrivi presto ad un intervento di ripascimento che possa ripristinare le spiagge erose in attesa di una complessiva progettazione degli interventi.





Reggio Tv

Messina, Milazzo, Tremestieri

AMBIENTE

Villa San Giovanni. Erosione costiera, partono i lavori di messa in sicurezza delle abitazioni

Firmata la convenzione

Villa San Giovanni. Sono giorni delicati dedicati all' emergenza relativa all' erosione costiera che sta interessando la costa villese. Proficuo, infatti, è stato l' incontro svoltosi presso Palazzo Alvaro, sede della Città Metropolitana di Reggio Calabria dove, come amministrazione comunale di Villa San Giovanni, siamo stati parte attiva. Presente il sindaco f.f. Maria Grazia Richichi e gli assessori Giovanni Imbesi e Massimo Morgante. Abbiamo incontrato il vicesindaco metropolitano Riccardo Mauro e il dirigente del settore difesa del suolo e salvaguardia delle coste Architetto Mezzatesta. Presente per il comune anche il responsabile del settore tecnico urbanistico Ing. Ida Albanese. Per la minoranza hanno partecipato i consiglieri Cristian Aragona e Liz Ciccarello. Numerosi sono stati i cittadini cannitellesi presenti per far sentire la loro voce presso le istituzioni, sempre presente e propositivo il comitato difesa costa di Cannitello che negli anni ha seguito la questione supportato dall' amministrazione comunale. È stata firmata oggi la convenzione che prevede il passaggio di 1.800.000,00 euro alla città metropolitana, come annunciato dal senatore Marco Siclari che in questi mesi si è speso per arrivare a questo risultato. Inoltre, durante la riunione si è ottenuta la certezza da parte della città metropolitana che tutte le somme previste dalla convenzione saranno spese sulla costa di villa San Giovanni, risultato importante per l' intero abitato di Cannitello. L' amministrazione e il comitato hanno chiesto ripetutamente alla Città Metropolitana l' impiego immediato di parte delle somme disponibili in modo da realizzare al più presto un importante ripascimento della costa Cannitellese. Tale intervento consentirebbe alla città metropolitana di mettere un progetto più ampio ed organico da attuare nel tempo. Ma nell' immediato serve garantire la sicurezza di tutto l' abitato esposto in modo grave al mare. Sarà costituito, infatti, un tavolo permanente che vedrà il continuo confronto tra l' ufficio tecnico comunale, i tecnici della Città Metropolitana ed il comitato difesa costa di Cannitello. Proprio per dare seguito agli impegni presi, il sindaco f.f. Maria Grazia Richichi ha dato precisi indirizzi al responsabile del settore Ida Albanese la quale si è attivata redigendo un verbale di somma urgenza con l' obiettivo di mettere in sicurezza l' abitato di Cannitello tra i torrenti Piria e Zagarella. Lavori che partiranno a breve che verranno eseguiti dall' impresa Bellantone Domenico resi tempestivamente disponibile alla ripresa degli stessi e seguiti dal direttore dei lavori architetto De Blasio. Ci teniamo a sottolineare che in questi anni di continuo lavoro su questo fronte, seguiti anche dalla delegata Aurora Zito, ci siamo interfacciati con la Regione e, infatti, questo finanziamento arriva proprio dalla Regione dopo diversi solleciti ai settori competenti. Inoltre, a fronte della dichiarazione dello Stato di emergenza del 2018, dalla Regione abbiamo ottenuto solo 60 mila euro che ci consentiranno di mettere in sicurezza solo le abitazioni più colpite. Quindi, le interlocuzioni sono sempre state fatte in modo corretto e in continuo contatto con la Prefettura ma gli enti competenti non sono stati efficienti e tempestivi come ci auguravamo. Rimanecomunque aperta anche la strada del ripascimento con la sabbia presente sul fondo dell' estremità del porto delle ferrovie. In tal senso si sta anche sollecitando l' **Autorità Portuale** dello Stretto affinché acceleri le procedure. L' amministrazione continuerà a sollecitare nei prossimi giorni anche gli uffici della protezione civile affinché si arrivi presto ad un intervento di



FIRMATA LA CONVENZIONE

Villa San Giovanni. Erosione costiera, partono i lavori di messa in sicurezza delle abitazioni

Villa San Giovanni. Sono giorni delicati dedicati all'emergenza relativa all'erosione costiera che sta interessando la costa villese. Proficuo, infatti, è stato l'incontro svoltosi presso Palazzo Alvaro, sede della Città Metropolitana di Reggio Calabria dove, come amministrazione comunale di Villa San Giovanni, siamo stati parte attiva. Presente il sindaco f.f. Maria Grazia Richichi e gli assessori Giovanni Imbesi e Massimo Morgante. Abbiamo incontrato il vicesindaco metropolitano Riccardo Mauro e il dirigente del settore difesa del suolo e salvaguardia delle coste Architetto Mezzatesta. Presente per il comune anche il responsabile del settore tecnico urbanistico Ing. Ida Albanese. Per la minoranza hanno partecipato i consiglieri Cristian Aragona e Liz Ciccarello. Numerosi sono stati i cittadini cannitellesi presenti per far sentire la loro voce presso le istituzioni, sempre presente e propositivo il comitato difesa costa di Cannitello che negli anni ha seguito la questione supportato dall' amministrazione comunale. È stata firmata oggi la convenzione che prevede il passaggio di 1.800.000,00 euro alla città metropolitana, come annunciato dal senatore Marco Siclari che in questi mesi si è speso per arrivare a questo risultato. Inoltre, durante la riunione si è ottenuta la certezza da parte della città metropolitana che tutte le somme previste dalla convenzione saranno spese sulla costa di Villa San Giovanni, risultato importante per l'intero abitato di Cannitello. L'amministrazione e il comitato hanno chiesto ripetutamente alla Città Metropolitana l'impiego immediato di parte delle somme disponibili in modo da realizzare al più presto un importante ripascimento della costa Cannitellese. Tale intervento consentirebbe alla città metropolitana di mettere un progetto più ampio ed organico da attuare nel tempo. Ma nell'immediato serve garantire la sicurezza di tutto l'abitato esposto in modo grave al mare. Sarà costituito, infatti, un tavolo permanente che vedrà il continuo confronto tra l'ufficio tecnico comunale, i tecnici della Città Metropolitana ed il comitato difesa costa di Cannitello. Proprio per dare seguito agli impegni presi, il sindaco f.f. Maria Grazia Richichi ha dato precisi indirizzi al responsabile del settore Ida Albanese la quale si è attivata redigendo un verbale di somma urgenza con l'obiettivo di mettere in sicurezza l'abitato di Cannitello tra i torrenti Piria e Zagarella. Lavori che partiranno a breve che verranno eseguiti dall'impresa Bellantone Domenico resi tempestivamente disponibile alla ripresa degli stessi e seguiti dal direttore dei lavori architetto De Blasio.

Ci teniamo a sottolineare che in questi anni di continuo lavoro su questo fronte, seguiti anche dalla

ripascimento che possa ripristinare le spiagge erose in attesa di una complessiva progettazione degli interventi. L' amministrazione 14-02-2020 19:48.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

Erosione costiera a Villa San Giovanni, firmata la convenzione. Partono i lavori di messa in sicurezza delle abitazioni tra i torrenti Piria e Zagarella

Villa San Giovanni: l'amministrazione e il comitato hanno chiesto ripetutamente alla Città Metropolitana l'impiego immediato di parte delle somme disponibili in modo da realizzare al più presto un importante ripascimento della costa Cannitellese

"Sono giorni delicati dedicati all'emergenza relativa all'erosione costiera che sta interessando la costa villese. Proficuo, infatti, è stato l'incontro svoltosi presso Palazzo Alvaro, sede della Città Metropolitana di Reggio Calabria dove, come amministrazione comunale di Villa San Giovanni, siamo stati parte attiva", è quanto scrive in una nota l'amministrazione comunale di Villa San Giovanni. Presente il sindaco f.f. Maria Grazia Richichi e gli assessori Giovanni Imbesi e Massimo Morgante: "abbiamo incontrato il vicesindaco metropolitano Riccardo Mauro e il dirigente del settore difesa del suolo e salvaguardia delle coste Architetto Mezzatesta. Presente per il comune anche il responsabile del settore tecnico urbanistico Ing. Ida Albanese. Per la minoranza hanno partecipato i consiglieri Cristian Aragona e Liz Ciccarello. Numerosi sono stati i cittadini cannitellesi presenti per far sentire la loro voce presso le istituzioni, sempre presente e propositivo il comitato difesa costa di Cannitello che negli anni ha seguito la questione supportato dall'amministrazione comunale. È stata firmata oggi la convenzione che prevede il passaggio di 1.800.000,00 euro alla città metropolitana, come annunciato dal

senatore Marco Siclari che in questi mesi si è speso per arrivare a questo risultato. Inoltre, durante la riunione si è ottenuta la certezza da parte della città metropolitana che tutte le somme previste dalla convenzione saranno spese sulla costa di villa San Giovanni, risultato importante per l'intero abitato di Cannitello. L'amministrazione e il comitato hanno chiesto ripetutamente alla Città Metropolitana l'impiego immediato di parte delle somme disponibili in modo da realizzare al più presto un importante ripascimento della costa Cannitellese. Tale intervento consentirebbe alla città metropolitana di mettere un progetto più ampio ed organico da attuare nel tempo. Ma nell'immediato serve garantire la sicurezza di tutto l'abitato esposto in modo grave al mare. Sarà costituito, infatti, un tavolo permanente che vedrà il continuo confronto tra l'ufficio tecnico comunale, i tecnici della Città Metropolitana ed il comitato difesa costa di Cannitello. Proprio per dare seguito agli impegni presi, il sindaco f.f. Maria Grazia Richichi ha dato precisi indirizzi al responsabile del settore Ida Albanese la quale si è attivata redigendo un verbale di somma urgenza con l'obiettivo di mettere in sicurezza l'abitato di Cannitello tra i torrenti Piria e Zagarella. Lavori che partiranno a breve che verranno eseguiti dall'impresa Bellantone Domenico resosi tempestivamente disponibile alla ripresa degli stessi e seguiti dal direttore dei lavori architetto De Blasio. Ci teniamo a sottolineare che in questi anni di continuo lavoro su questo fronte, seguiti anche dalla delegata Aurora Zito, ci siamo interfacciati con la Regione e, infatti, questo finanziamento arriva proprio dalla Regione dopo diversi solleciti ai settori competenti. Inoltre, a fronte della dichiarazione dello Stato di emergenza del 2018, dalla Regione abbiamo ottenuto solo 60 mila euro che ci consentivano di mettere in sicurezza solo le abitazioni più colpite. Quindi, le interlocuzioni sono sempre state fatte in modo corretto e in continuo contatto con la Prefettura ma gli enti competenti non sono stati efficienti e tempestivi come ci auguravamo. Rimane comunque aperta anche la strada del ripascimento con la sabbia presente sul fondo dell'estremità del porto delle ferrovie. In tal senso si sta anche sollecitando l'Autorità Portuale dello Stretto affinché acceleri le procedure. L'



amministrazione continuerà a sollecitare nei prossimi giorni anche gli uffici della protezione civile affinché si arrivi presto ad un intervento di ripascimento che possa ripristinare le spiagge erose in attesa di una complessiva progettazione degli interventi" , conclude la nota..



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

«Sud: 60 mld sui trasporti per creare 120mila posti»

MedCom: da Cascetta (Ram) cinque proposte per infrastrutture efficienti

palermo. Ci vogliono 60mld per mettere il sistema meridionale dei trasporti in linea col resto del mondo. Nel giorno in cui il premier Giuseppe Conte ha presentato a Gioia Tauro il Piano per il Sud da 100 mld, Ennio Cascetta, amministratore unico della società Ram (Rete autostrade mediterranee), società in house del ministero dei Trasporti, intervenendo a Palermo al MedCom Forum, ha presentato le sue cinque proposte per il Mezzogiorno «per rilanciare le regioni del Sud in un quadro di sviluppo possibile solo attraverso un forte miglioramento dei collegamenti che passa in primo luogo attraverso il monitoraggio "feroce" della spesa e il tiraggio delle stazioni appaltanti per le infrastrutture strategiche». «In pratica - spiega Cascetta - si tratta di fare in modo che i finanziamenti notevoli che già ci sono si trasformino rapidamente in cantieri. Si parla di circa 60 miliardi, che significa mettere in campo lavoro per oltre 120mila persone in dieci anni: come riuscire a dare lavoro a dieci Ilva, o più di quattro Fca. Gli investimenti già finanziati riguardano tutti i settori strategici per la crescita. In primo luogo le ferrovie con la Napoli-Bari, la Catania-Palermo e i corridoi ferroviari a standard europei fino a Taranto e Gioia Tauro, strade e autostrade con la Ss 106 Jonica, la Salerno-Potenza-Matera-Bari, la A19 Palermo Catania, l'autostrada Ragusa-Catania, oltre le necessarie opere di manutenzione straordinaria oggi carenti. I porti con la Porta Ovest di Salerno, la piastra portuale di Taranto e Waterfront e nuovo terminal passeggeri del Molo Beverello a Napoli; gli aeroporti con l'allungamento della pista di Catania e l'integrazione di Napoli Capodichino con Salerno-Pontecagnano. Infine, trasporti urbani e metropolitani. In secondo luogo bisogna provvedere ad accelerare i progetti che ancora mancano, come l'Alta Velocità di Rete Salerno-Reggio Calabria, l'attraversamento dello Stretto di Messina e la Battipaglia-Potenza-Metaponto, per esempio, ma anche il potenziamento della Ss 106 con la project review oltre al raccordo ferroviario del porto di Napoli». «Inoltre - aggiunge Cascetta - per colmare più rapidamente i ritardi infrastrutturali è necessario confermare e migliorare la politica degli incentivi ai servizi di trasporto viaggiatori e merci, come il ferrobonus e il marebonus. Una proposta innovativa è di avviare immediatamente i servizi ferroviari con standard AV per unire le città senza alta velocità (che soffrono in un deficit di Pil molto significativo) a quelle che la hanno. Si può fare con un AV Bonus sulla scorta del ferrobonus». Secondo Cascetta è inoltre «necessario migliorare l'efficienza e l'efficacia del trasporto pubblico locale che al Sud è generalmente insufficiente, come quello di alcune gestioni aeroportuali, con una maggiore apertura al mercato». Infine, ma non certo da ultimo, «ci vogliono politiche industriali collegate alle infrastrutture intermodali, ma che siano collegate alle potenzialità del Mezzogiorno. Il progetto delle Zes non riesce a decollare e forse dopo tre anni ha perso l'impulso necessario». Le proposte partono dall'analisi dell'andamento economico del Mezzogiorno «che oggi può contare sulla crescita di export e turismo, ma ovviamente su una situazione fortemente carente sul piano delle infrastrutture e, in particolare, dei collegamenti sia per le persone che per le merci che inevitabilmente mette in difficoltà sia gli operatori locali che chi vuol investire in questo territorio. E la presenza proprio oggi anche del premier Conte e del ministro Provenzano in un altro luogo simbolo del Sud come Gioia Tauro mostra la necessità concreta che queste azioni vengano immediatamente messe in atto e sbloccate».

The image shows a screenshot of an Italian newspaper page, likely from 'L'Espresso' or a similar publication. The main headline is '«Sud: 60 mld sui trasporti per creare 120mila posti»' (South: 60 billion for transport to create 120,000 jobs). The sub-headline reads 'MedCom: da Cascetta (Ram) cinque proposte per infrastrutture efficienti'. The article text is partially visible, discussing infrastructure investments in the South of Italy. To the right of the main article, there are several smaller sections: 'economia' with a Euro symbol, 'Voli a prezzi calmierati per residenti' (Flights at regulated prices for residents), and 'SCOPRIAMO GENERALE S. 25' (Discover General S. 25). At the bottom right, there is a small advertisement for 'Fondazione Dipartimento Sanfilippo editore'.

Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Trasporti: Monti (Autorità portuale Palermo) "Sicilia deve colmare gap"

"E' un momento nel quale la Sicilia deve sapere fare rete nelle sue modalita' diverse di trasporto". Lo ha detto il presidente dell' Autorita' del Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale, **Pasqualino Monti**, intervenendo al MedCom Forum Trasporti 2020, organizzato da Cerp Med, in corso presso la sala dei Baroni di Palazzo Chiamante Steri, a **Palermo**. "Il fatto che oggi ci siano insieme diversi stakeholder che si occupano delle diverse modalita' di trasporto e' gia' di buon auspicio - ha aggiunto -. C' e' bisogno di realizzare le infrastrutture necessarie in quest' isola per potere competere sui mercati globali ed internazionali. Per farlo non c' e' piu' tanto tempo. Penso che la Sicilia abbia gia' perso buoni trent' anni e quindi ora debba correre per cercare di colmare questo gap". **Monti** si e' soffermato soprattutto sulle Zes - Zone Economiche Speciali: "Sono uno dei fattori che puo' concorrere a migliorare l' attuale situazione e creare economia reale ma per farlo hanno bisogno di un meccanismo generale di rivisitazione, di un grande piano industriale del sistema siciliano delle infrastrutture, perche' le Zes sono una delle componenti che puo' aiutare a far insediare le nuove imprese - ha spiegato il presidente

Pasqualino Monti -. E' chiaro che se non ci arriva il treno, se non ci si arriva con le strade, se sono difficilmente raggiungibili come ultimo miglio, rimangono cattedrali nel deserto e quindi e' difficile affrontare il mercato per cercare di fare insediare nuove industrie. Adesso siamo nella fase in cui il Ministero e' chiamato ad approvare le Zes. La Regione siciliana ha inviato tutto al Ministero del Sud ed il ministro Provenzano so che ha gia' inviato e spedito il dossier al Ministero delle economie e delle finanze; siamo in attesa delle autorizzazioni". (ITALPRESS).



Trasporti marittimi: pronto un piano da 300 mln in 5 anni

ROSARIA BRANCATO

La Regione Siciliana pubblicherà il bando ad aprile. Previste 43 linee di collegamento Un Piano quinquennale per oltre 300 milioni di euro e che riguarderà la rete di collegamenti tra i porti della Sicilia e le isole minori. E' quanto presentato dal governo Musumeci nel corso di un incontro nella sede dell' Assessorato regionale alle Infrastrutture che ha sancito l' avvio della revisione della rete dei servizi marittimi della Regione Siciliana. Una rete tra porti e isole minori 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 . Presenti anche 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. Oltre 60 milioni l' anno "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 ". Ad aprile il bando Entro aprile la Regione pubblicherà il nuovo bando quinquennale per le concessioni del trasporto marittimo, che riceverà la nuova rete dei servizi e si baserà sul criterio dell' offerta più vantaggiosa. Tra i criteri individuati nel nuovo bando ritenuti essenziali c' è l' abbattimento dei costi per gli utenti e l' uso 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.

tempostretto

TRASPORTI MARITTIMI:
PRONTO UN PIANO DA
300 MLN IN 5 ANNI

La Regione Siciliana pubblicherà il bando ad aprile. Previste 43 linee di collegamento

Un Piano quinquennale per oltre 300 milioni di euro e che riguarderà la rete di collegamenti tra i porti della Sicilia e le isole minori. E' quanto presentato dal governo Musumeci nel corso di un incontro nella sede dell' Assessorato regionale alle Infrastrutture che ha sancito l' avvio della revisione della rete dei servizi marittimi della Regione Siciliana.

Una rete tra porti e isole minori

Al tavolo, convocato dagli assessori regionali Bernardette Grasso, coordinatrice dei servizi per le isole minori, e Marco Falcone,

SEGNALAZIONI AL 366.872627

Materassi e mobili da tre mesi in bella mostra sul marciapiede

PREVISIONI METEO

Trasporti marittimi: pronto un piano da 300 mln in 5 anni

© Web, 14/02/2020 - 08:25
La donazione delle comere

© Web, 14/02/2020 - 08:26
Canta via forte

© Web, 14/02/2020 - 08:26
S. Teresa. Segue la quarta di Franco Sioricchia

MedCom Forum: Cascetta, un piano di accessibilità per il Sud con 5 proposte. 60 mld già finanziati da spendere per creare 120 mila posti

(FERPRESS) - Palermo, 14 FEB - Cinque proposte per il Mezzogiorno. E' questa la linea proposta da Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM, per rilanciare le regioni del Sud in un quadro di sviluppo possibile solo attraverso un forte miglioramento dei collegamenti che passa in primo luogo attraverso il monitoraggio "feroce" della spesa e il tiraggio delle stazioni appaltanti per le infrastrutture strategiche del Mezzogiorno. In pratica si tratta di fare in modo che i finanziamenti notevoli che già ci sono si trasformino rapidamente in cantieri. Si parla di circa 60 miliardi di euro che significa mettere in campo lavoro per oltre centoventimila persone in dieci anni, sarebbe come riuscire a dare lavoro a dieci ILVA, o più di quattro FCA. Gli investimenti già finanziati riguardano tutti i settori strategici per la crescita. In primo luogo le ferrovie con la **Napoli** Bari, Catania Palermo, e i corridoi ferroviari a standard europei (TEM) fino a Taranto e Gioia Tauro, strade e autostrade con la SS 106 Jonica, la Salerno-Potenza-Matera-Bari, la A19 Palermo Catania, l' autostrada Ragusa Catania oltre le necessarie opere di manutenzione straordinarie oggi carenti. I porti con la Porta Ovest di Salerno, la piastra portuale di Taranto e Waterfront e nuovo terminal passeggeri del Molo Beverello a **Napoli**; gli aeroporti con l' allungamento della pista di Catania e l' integrazione con **Napoli** Capodichino e di Salerno-Pontecagnano. Infine trasporti urbani e metropolitani essenziali per lo sviluppo e per migliorare la qualità della vita dei cittadini e la attrattiva economica e turistica delle città. In secondo luogo provvedere ad accelerare i progetti che ancora mancano come la Alata Velocità di Rete (AVR) Salerno Reggio Calabria, l' attraversamento dello stretto di Messina e la Battipaglia-Potenza-Metaponto per esempio ma anche il potenziamento della SS 106 con la project review oltre al raccordo ferroviario del **porto** di **Napoli**. Inoltre per colmare più rapidamente i ritardi infrastrutturali che comunque richiederanno tempi di realizzazione medio lunghi è necessario confermare e migliorare la politica degli incentivi ai servizi di trasporto viaggiatori e merci come il ferrobonus e il marebonus . Una proposta innovativa è di avviare immediatamente i servizi ferroviari con standard AV per unire le città senza alta velocità (che soffrono in un deficit di PIL molto significativo) a quelle che la hanno. Si può fare con un AV Bonus sulla scorta de ferrobonus. Poi è necessario migliorare l' efficienza e l' efficacia del trasporto pubblico locale che al sud sono generalmente insufficienti , come quelle di alcune gestioni aeroportuali , con una maggiore apertura al mercato . Infine ma non certo da ultimo ci vogliono politiche industriali collegate alle infrastrutture intermodali ma che siano collegate alle potenzialità del mezzogiorno. Il progetto delle ZES non riesce a decollare e forse dopo tre anni ha perso l' inerzia necessaria. Le proposte, lanciate nell' ambito del Medcom Forum di Palermo, davanti a numerosi amministratori del Mezzogiorno e operatori strategici, parte dall' analisi dell' andamento economico del mezzogiorno che oggi può contare sulla crescita di export e turismo ma ovviamente su una situazione fortemente carente sul piano delle infrastrutture e in particolare di i collegamenti sia per le persone che per le merci che inevitabilmente mette in difficoltà sia gli operatori locali che chi vuol investire in questo territorio. E la presenza proprio oggi anche del premier Conte del ministro Provenzano in un altro luogo simbolo del Sud come Gioia Tauro mostra la necessità concreta che queste azioni vengano immediatamente messe in atto e sbloccate.



Giornata conclusiva del "MedCom Forum Trasporti 2020

Palermo, 14 febbraio 2020 - I lavori della seconda giornata del "MedCom Forum Trasporti 2020", nella sala dei Baroni di Palazzo Chiaramonte Steri sede del Rettorato dell' Università degli Studi di Palermo, sono stati aperti da Paolo Costa , professore di Economia dei Trasporti Università Ca' Foscari di Venezia che ha fatto un' analisi attenta e precisa della situazione dell' intermodalità del Mediterraneo ma anche dell' Europa in generale. "Le relazioni commerciali con l' Estremo oriente - ha detto - sono destinate a crescere ulteriormente nei prossimi anni. La nuova geografia della produzione del consumo chiede rimedi alla obsolescenza geografica delle reti di trasporto ereditate dal passato, alla quale si sta provvedendo con adattamenti risentono dell' evoluzione tecnologica e di quella regolamentare. L' adattamento interessa tanto le reti terrestri quanto le reti aeree e marittime ed è frutto tanto dell' estensione ad est delle reti Ten T europee quanto dell' estensione ad ovest delle reti asiatiche dominata dalle iniziative cinesi della BRI. Nel gioco a tre Cina, Europa e gruppi integrati delle maggiori shipping, l' Unione Europea rischia di essere l' anello debole per il ritardo con il quale si sta muovendo partendo da una politica tutta orientata all' integrazione nel mercato interno per arrivare ad una politica di integrazione dell' Europa nei mercati mondiali. Lo dimostrano la sottovalutazione dell' adeguamento dei porti europei in sede di attuazione degli orientamenti Ten T definiti nel 2013 e la tiepidezza con la quale si sta avviando su questo tema anche la revisione Ten T da concludere entro il 2023".

Nella prima sessione del giorno, moderata dal giornalista Roberto Nanfitò, sono intervenuti Alessandro Albanese , Presidente Sicindustria Palermo che ha affermato: "Non possiamo parlare di sviluppo e di infrastrutture in Sicilia se non affrontiamo prima di tutto la madre di tutti i problemi: i ritardi. Solo quando avremo un sistema di collegamenti efficiente ed efficace nell' isola allora sì che potremmo veramente guardare al futuro in un' ottica di sviluppo dell' economia e del territorio." ; Antonello Biriaco , Presidente Confindustria Catania che ha detto: "Un' efficace politica di rilancio degli investimenti in Sicilia non può prescindere da un sistema dei trasporti efficiente. La carenza infrastrutturale e l' arretratezza logistica del nostro territorio, oggi più che mai, ci allontanano dai mercati e ci fanno perdere terreno sul fronte della competitività. E' mancata finora una strategia d' insieme che potesse disegnare obiettivi e percorsi utili a dare alla nostra terra una dote di collegamenti adeguati alle sfide della crescita. Per la nostra Isola serve un' azione di sistema che metta in campo risorse e strategie con una visione di lungo periodo. Se vogliamo che la Sicilia abbia una chance per diventare Hub del Mediterraneo, dobbiamo cambiare prospettiva, puntando ad uno sforzo corale della politica, della burocrazia, della classe dirigente." ; Matteo Catani , Membro Board Assarmatori e CEO GNV ha posto l' accento sulle autostrade del mare che "sono una scommessa vincente: lo sono dal punto di vista ambientale ma lo sono in particolare dal punto di vista economico oltre ad essere un ottimo veicolo per persone e merci. Uno strumento che genera una ricaduta molto positiva sul territorio e quindi sulla sua economia. Una risposta importante alla domanda di fondo che questo convegno ha posto"; Renato Coroneo, International Propeller Clubs di Palermo: "La politica in questi ultimi anni non è stata molto attenta nei confronti dei trasporti marittimi. C' è un traffico marittimo internazionale che transita nel Mediterraneo che non siamo in grado di attrarre. Eppure ci sono imprenditori virtuosi che hanno investito e adesso sono competitivi sul mercato. Bisogna eliminare le criticità che per la maggior parte risiedono nelle lungaggini burocratiche a partire dal codice degli appalti, che è una norma che appesantisce tutti i procedimenti. Il sistema autorizzatorio è complesso e



lento. E' giusto che tutti i procedimenti amministrativi seguano la legalità ma in queste condizioni gli operatori



Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

hanno grandi difficoltà. Bisogna intervenire immediatamente" ; Salvatore Gangi , Presidente Regionale della Piccola Industria di Confindustria in Sicilia che ha affermato che "Per lo sviluppo dell' economia siciliana serve un sistema infrastrutturale che funzioni a 360 gradi. Il sistema viario, faccio l' esempio della Catania-Ragusa, è assolutamente pietoso. Ma al di là dei collegamenti tradizionali, anche i collegamenti telematici sono assolutamente carenti: quando si percorre la Palermo-Catania qualsiasi telefonata si interrompe continuamente perché cade la linea. Per risolvere questi problemi bisogna pensare e attivare un progetto paese o un progetto regione condiviso, possibilmente con la costituzione di una cabina di regia con componenti rappresentativi e seri." Nella seconda sessione della mattina, moderata dal giornalista Manlio Viola sono intervenuti Mario Paolo Mega, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (Messina-Gioia Tauro) "Fare sistema è assolutamente indispensabile. Il livello regionale non è più un perimetro accettabile. Fare rete diventa essenziale perché così si riesce ad incidere su una territorialità più ampia. Invece, spesso, purtroppo abbiamo la sensazione di essere soli. Come mezzogiorno occorrerebbe una maggiore attenzione da parte della politica nazionale. Il gap economico tra Nord e Sud aumenta sempre di più anche per il diverso sviluppo del sistema infrastrutturale. Nel corso degli anni il piano di sviluppo infrastrutturale per il Sud si è riempito solo di parole ma non di fatti concreti e di risorse economiche "; Pasqualino Monti , Presidente Autorità del Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale (Palermo) ha detto che: "Purtroppo a livello nazionale non si ha ancora un' idea precisa di come agire nei confronti di un sistema in continua crescita. Ad esempio, si fa riferimento ad un codice degli appalti buono per gli anni passati, lungaggini e complicanze eccessive per qualsiasi autorizzazione. Bisogna trovare un metodo per dare risposte immediate a tutte le procedure necessarie allo sviluppo" ; Pietro Spirito , Presidente Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli) ha precisato che "Il futuro è la creazione di un sistema di reti nel senso più ampio del termine, cioè non solo i trasporti ma tutto quello che riguarda i collegamenti, a partire dai cablaggi per le linee Internet. Altri lo stanno rapidamente facendo. Noi siamo molto indietro. Inoltre, come fattori negativi ci sono poca industria e scarsa internazionalizzazione. Questo comporta movimenti molto piccoli. Gli investimenti che dobbiamo fare non devono essere sbagliati, frammentati e tardivi. Il campanilismo è uno dei mali da cui dobbiamo guarire. Dobbiamo mettere le risorse dove è necessario. Inoltre è fondamentale la semplificazione amministrativa. Per quel che riguarda le Zes, ad esempio, che aveva come compito dal un lato quello di dare incentivi agli imprenditori e dall' altro semplificare, prevede 32 procedure per completare l' iter. In Europa ne occorre una sola"; Andrea Annunziata , Presidente Autorità del Sistema Portuale del mare di Sicilia Orientale (Catania - Augusta): "Se avviamo le infrastrutture adeguate, se le Zes portano avanti l' obiettivo per cui sono nate, siamo in grado di essere utili all' economia della nostra Regione. Se mettiamo in azione le nostre potenzialità, noi voliamo "; Roberto Isidori , Direttore Marittimo della Sicilia Occidentale e Comandante della Capitaneria di Porto di Palermo ha posto l' accento sul fatto che "La nave è il perno principale della Blue Economy che equivale a ben 2 punti percentuali del Pil nazionale. Tutti i parametri del trasporto marittimo sono in continua crescita. Esiste un sistema Paese che riguarda i porti anche se i problemi ci sono com' è naturale che sia. E il porto si deve connettere per rendere fluido il traffico di persone e di merci. Le Capitanerie sono parte attiva di questo sistema. Fare sistema significa farlo anche attraverso sistemi normativi in particolare anche con strumenti telematici che consentono una forte riduzione dei tempi". Al termine della seconda sessione è intervenuto l' assessore regionale ai Trasporti Marco Falcone che, dopo avere portato i saluti del Presidente Nello Musumeci, assente "per impegni istituzionali già programmati", ha detto: "L' economia passa dalle infrastrutture. Quelle marittime rappresentano una grande occasione di sviluppo economico. Oggi abbiamo un' esigenza, indirizzare le risorse in maniera intelligente perché le autostrade del mare possono essere uno strumento funzionale all' economia, dall' altro possono contribuire alla sicurezza e al rispetto dell' ambiente riducendo il traffico stradale. Le autorità portuali possono svolgere una grande funzione ma se riusciremo a creare una rete adeguata

potranno realmente strumenti di crescita economia. Lo stesso deve accadere con gli aeroporti". Nel pomeriggio, moderati dal giornalista Nino Amadore , ci sono stati gli interventi di Rodolfo De Dominicis , Presidente Uirnet: " Il tema dei grandi corridoi ferroviari europei legati all' Italia è importante. Se colleghiamo due porti con un



Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

corridoio, anche se lontani tra loro, ad esempio Palermo e Genova, facciamo scattare importanti sinergie. Se questo non si fa questo tipo di collegamento il Nord andrà sempre meglio, attraendo investitori, e il Sud sempre peggio, perché non sarà attrattivo di alcun investimento."; Filippo Palazzo , Responsabile Progetti Palermo della Direzione Investimenti RFI: "Lo sviluppo delle reti ferroviarie rappresenta un fattore strategico per una mobilità integrata e sostenibile, e ne è prova il Piano Industriale elaborato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per il 2019-2023. Tra gli obiettivi di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) c'è anche quello di integrare il ferro con le altre modalità di trasporto, e rendere le stazioni hub della mobilità e dei servizi, in connessione con porti e aeroporti. In questo scenario, la rete ferroviaria rappresenta la spina dorsale del sistema di mobilità integrata del futuro"; Enrico Maria Pujia , Direttore Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie: E' mancata una pianificazione dei trasporti, in particolare nel Sud. Gioia Tauro aveva grosse chances ma non ha potuto usufruire di strutture di contorno adeguate. E' necessario pensare ad una nuova strategia che, in previsione dell' apertura dei corridoi europei, ripensi completamente ad un sistema dei trasporti integrato in cui la logistica assuma un ruolo primario.; Francesco Russo , Ordinario di ingegneria e economia dei trasporti presso l' Università degli Studi di Reggio Calabria "Va innanzitutto richiamata una forte attenzione sulla situazione attuale della rete trans-europea dei trasporti (TEN) e della rete trans-mediterranea dei trasporti (TMN) notando come sia stata avviata in questi giorni la revisione della TEN, anticipando di 2 anni quanto programmato. Bisogna notare come sia in ritardo lo sviluppo della TEN sia come dibattito a livello di Paese per quanto riguarda le sue componenti e le relative priorità - valga ad esempio l' assenza di una proposta reale per l' AV nel Mezzogiorno- sia per la mancata definizione dei punti di connessione della TEN con la TMN. Stante il ruolo centrale di cerniera tra i due sistemi che gioca l' Italia il ritardo si evidenzia anche nella assoluta mancanza di spinta propulsiva di Roma nelle sedi decisionali europee. Bisogna, andando ad un maggior dettaglio, esaminare il ruolo della rete ferroviaria italiana per il trasporto delle merci nell' ambito dei corridoi europei della TEN, e in particolare del corridoio Scan-Med. È evidente l' importanza che la rete ferroviaria ha per raggiungere i mercati economici più importanti dell' UE. Si rileva che confrontando tempi e costi per arrivare nel centro Europa dai porti del Nord (Rotterdam, Antwerp) o dai porti italiani del Sud (Augusta, Gioia Tauro, Bari, Salerno) emerge un forte vantaggio per i porti del Sud. Questo vantaggio viene ad essere cancellato per due ordini di motivi: mancanza di connessioni ferroviarie di ultimo miglio tra porti e rete ferroviaria, sagome limitate e lunghezza treno ridotta rispetto agli standard europei, nello specifico a quelli francesi e tedeschi che si avviano ad operare treni da 1000 metri. Bisogna infine porre l' attenzione sul ruolo centrale che i porti svolgono come testate dei corridoi multimodali e come a fronte di una riforma della portualità particolarmente avanzata, fatta nel 2016, che ha dato la possibilità di competere con i grandi sistemi portuali internazionali si sia negli ultimi anni rallentato il passo per vari ordini di motivi. Credo che le Regioni del Sud debbano trovare forme di coordinamento proponendo azioni comuni per il superamento, almeno, dei problemi prima accennati. È utile richiamare che la condivisione tra le Regioni del Sud ha portato oggi a risultati importanti. Penso alla ciclovia della Magna Grecia, promossa dalla Regione Calabria e poi estesa alla Sicilia ed alla Basilicata, oggi in fase di progettazione, o alla ciclovia dell' Acquedotto Pugliese che mette assieme Campania, Puglia e Basilicata. Penso alla attivazione delle Zone Economiche Speciali (ZES) proposta con una legge del 2015 dalla Regione Calabria e poi estesa a tutte le regioni del Mezzogiorno. Il 2020 sarà un anno particolarmente importante perché si assumeranno decisioni cruciali per le reti europee TEN, solo una partecipazione coordinata e decisa delle Regioni del Sud potrà imporre a Roma ed a Bruxelles la soluzione di problemi cruciali del corridoio a partire dalla sagoma, dall' ultimo miglio, dalla lunghezza treno. La soluzione è importante sia per lo sviluppo del Mezzogiorno, sia per il potenziamento delle relazioni economiche con i Paesi della sponda Sud per fare diventare il Mediterraneo un mare di pace" ; Ennio Cascetta , Amministratore Unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti,

Società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha affermato: "Rilanciare le regioni del Sud in un quadro di sviluppo è possibile solo attraverso un forte miglioramento dei collegamenti che passa in primo luogo attraverso il monitoraggio 'feroce' della spesa e il tiraggio delle stazioni appaltanti per le infrastrutture strategiche del Mezzogiorno.



Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

In pratica si tratta di fare in modo che i finanziamenti notevoli che già ci sono si trasformino rapidamente in cantieri. Si parla di circa 60 miliardi di euro che significa mettere in campo lavoro per oltre centoventimila persone in dieci anni, sarebbe come riuscire a dare lavoro a dieci ILVA, o più di quattro FCA. Gli investimenti già finanziati riguardano tutti i settori strategici per la crescita. In primo luogo le ferrovie con la **Napoli** Bari, Catania Palermo, e i corridoi ferroviari a standard europei (TEM) fino a Taranto e Gioia Tauro, strade e autostrade con la SS 106 Jonica, la Salerno-Potenza-Matera-Bari, la A19 Palermo Catania, l' autostrada Ragusa Catania oltre le necessarie opere di manutenzione straordinarie oggi carenti. I porti con la Porta Ovest di Salerno, la piastra portuale di Taranto e Waterfront e nuovo terminal passeggeri del Molo Beverello a **Napoli**; gli aeroporti con l' allungamento della pista di Catania e l' integrazione con **Napoli** Capodichino e di Salerno-Pontecagnano. Infine trasporti urbani e metropolitani essenziali per lo sviluppo e per migliorare la qualità della vita dei cittadini e la attrattività economica e turistica delle città. In secondo luogo provvedere ad accelerare i progetti che ancora mancano come la Alata Velocità di Rete (AVR) Salerno Reggio Calabria, l' attraversamento dello stretto di Messina e la Battipaglia-Potenza-Metaponto per esempio ma anche il potenziamento della SS 106 con la project review oltre al raccordo ferroviario del **porto di Napoli**. Inoltre per colmare più rapidamente i ritardi infrastrutturali che comunque richiederanno tempi di realizzazione medio lunghi è necessario confermare e migliorare la politica degli incentivi ai servizi di trasporto viaggiatori e merci come il ferrobonus e il marebonus. Una proposta innovativa è di avviare immediatamente i servizi ferroviari con standard AV per unire le città senza alta velocità (che soffrono in un deficit di PIL molto significativo) a quelle che la possiedono. Si può fare con un AV Bonus sulla scorta de ferrobonus. Poi è necessario migliorare l' efficienza e l' efficacia del trasporto pubblico locale che al sud sono generalmente insufficienti, come quelle di alcune gestioni aereoportuali, con una maggiore apertura al mercato. Infine ma non certo da ultimo ci vogliono politiche industriali collegate alle infrastrutture intermodali ma che siano collegate alle potenzialità del mezzogiorno. Il progetto delle ZES non riesce a decollare e forse dopo tre anni ha perso l' inerzia necessaria". Al termine della seconda sessione sono stati proiettati due video con i messaggi dei sindaci di Bari, Antonio Decaro , e di Taranto, Rinaldo Melucci . A seguire un dibattito, moderato, sollecitato e provocato dal giornalista Gaetano Pedullà , che ha visto come protagonisti il sindaco di Palermo Leoluca Orlando e il vicepresidente della Regione siciliana e assessore al Bilancio Gaetano Armao . Dibattito durante il quale sono stati affrontati i temi generali dell' economia siciliana e quelli più specifici legati ai trasporti. Nello specifico, Orlando ha ribadito il cambiamento culturale avvenuto in Sicilia dicendo inoltre: "Quando sento parlare di strumenti come il Patto per il Sud mi preoccupa perché accade fin troppo spesso che quello che viene stanziato alla fine non viene speso. Noi dobbiamo dare incentivi a chi esiste già, dobbiamo darli a chi vuole cominciare un' attività da noi. Per quel che riguarda i porti di Palermo abbiamo risolto una serie di problemi con degli accordi specifici. Abbiamo fatto tutte le opere necessarie. Per lavorare meglio sarebbe il caso di eliminare l' Autonomia che alla fine è diventata una sorta di gabbia che impedisce alla Sicilia di muoversi al meglio. Torniamo ad essere normali.". Rispondendo ad una precisa domanda del giornalista, il sindaco Orlando ha detto: "Un progetto di rete dei porti siciliani è credibile solo di fronte ad un cambio culturale. Il punto è avere la capacità di intercettare quello che transita nel Mediterraneo. Ma questo lo devono fare Siracusa e Augusta. Ma la cosa può funzionare solo se si crea un buon collegamento ferroviario tra quest' area e Palermo. Tutto ciò deve stare dentro un sistema serio ed efficiente. Il tema di fondo della dimensione sistemica è poter dialogare con tutti gli attori del settore. Purtroppo fino a pochi anni era impossibile aprire un dialogo costruttivo e, di conseguenza, ragionare sulle cose da fare." Armao, dal canto suo, ha affermato che " Lo sviluppo sociale ed economico della Sicilia 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



Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

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 occorre fare sistema non solo per la continuità territoriale, ma anche per la fiscalità di sviluppo." Sulle Zes, Armao ha affermato che "Utilizzando l' Autonomia speciale, stiamo azzerando il gettito fiscale diretto verso la Regione per agevolare una serie di importanti vantaggi fiscali che ricadano sul territorio. In questo modo possiamo stimolare la nascita di start up, imprese di giovani e tutto giorno che è innovativo. Avevamo predisposto come Regione di consentire il mantenimento nelle Zes siciliane il vantaggio doganale ma poche ore fa questo progetto è tramontato".

Il Sole 24 Ore

Focus

Il virus contagia i mari: a picco i noli

Lo stop. La Cina respinge i carichi, le navi non riescono a consegnare perché i porti del Paese operano a rilento. Armatori in difficoltà. Il trasporto marittimo delle merci su numerose rotte non ripaga più i costi operativi

Sissi Bellomo

L'epidemia in Cina ha inferto un colpo durissimo al settore dei trasporti marittimi, provocando un crollo dei noli a livelli insostenibili per alcune categorie di prodotti: l'indice riferito alle Capesize, grandi navi che trasportano carichi secchi, come ferro, carbone e cereali, da qualche giorno è addirittura sotto zero, una cosa che non era mai accaduta in precedenza. Le società che trasportano container stanno subendo una riduzione dei volumi per 350 milioni di dollari la settimana, stima Sea Intelligence. E ad aggravare le difficoltà degli armatori c'è anche la frenata dei cantieri navali cinesi: almeno 200 navi oggi in costruzione o in riparazione nel Paese asiatico subiranno forti ritardi nella consegna, stima Paolo d'Amico, presidente di Intertanko, e si ha già notizia di numerosi cantieri che hanno già invocato la «forza maggiore» per l'impossibilità ad adempiere ai contratti. Alla stessa clausola hanno fatto ricorso anche acquirenti cinesi di gas naturale liquefatto, sostenendo di non poter ricevere - né reindirizzare altrove, evidentemente - carichi ordinati prima che esplodesse l'emergenza del coronavirus. Almeno 12 metaniere vuote sono attualmente

"parcheeggiate" al largo del Qatar, secondo Bloomberg, in attesa di ordini che non arrivano o che non convengono, visto che il crollo degli acquisti cinesi ha spinto il prezzo del Gnl in Asia ai minimi storici, sotto 3 \$/MMbtu. Altre 15 metaniere sono oggi utilizzate in giro per il mondo come stoccaggi galleggianti, afferma Kpler: un fenomeno davvero raro nel caso del Gnl, che è più costoso e pericoloso da conservare a bordo di navi rispetto al petrolio. Il combustibile, se conservato a lungo, rischia una parziale evaporazione. In questo momento ci sono decine di navi cariche di materie prime costrette a rimanere ferme all'ancora o a rallentare la navigazione. Alcune sono in quarantena (Australia e Singapore vietano l'attracco a chi ha toccato un porto cinese nei 14 giorni precedenti), altre sono in attesa di un acquirente alternativo dopo che Pechino ha respinto il carico. Altre ancora aspettano semplicemente di riuscire a consegnare. Le misure per contenere il contagio hanno rallentato gli scali marittimi cinesi, che oggi operano a una capacità ridotta del 20-50% rispetto al normale secondo lo Shanghai International Shipping Institute. I limiti alla circolazione e la chiusura in quarantena di ampie zone del Paese hanno impedito a parte del personale il rientro dalle ferie e stanno ostacolando l'arrivo di Tir e autocisterne per portare via merci e prodotti: i magazzini dei porti si stanno riempiendo, facendo temere un'ulteriore frenata delle operazioni di carico e scarico. Nei primi 12 giorni di febbraio, rileva Refinitiv, nei porti della Cina sono stati scaricati solo 7,58 milioni di barili al giorno di greggio, circa il 15% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Una contrazione analoga hanno subito le consegne di minerale di ferro, materia prima dell'acciaio, scese a 28,2 milioni di tonnellate a fronte dei 33,4 milioni di un anno fa. C'è però una coda di 66 navi che attende di scaricare altro ferro: una sosta forzata che oggi può costare oltre 100mila dollari al giorno di "demurrage" secondo Reuters, una somma spaventosa, specie se si considera il basso livello dei noli. Il Baltic Capesize Index, riferito a navi capaci di trasportare 170-180mila tonnellate di carichi secchi, è addirittura finito in territorio negativo, per la prima volta dalla sua creazione nel 1999, toccando



Il Sole 24 Ore

Focus

un minimo di -284 questa settimana. Questo non significa che non ci siano stati periodi peggiori. «Il Bci - spiega Enrico Paglia, research manager di Banchemo Costa - indica la variazione rispetto alla base 1.000 assegnata al 1999. In realtà nel 2016 i noli delle Capesize erano scesi fino a 1.985 dollari al giorno, mentre adesso siamo a 2.532 dollari». C'è stato comunque un crollo rapidissimo, dai 18.375 dollari in media di dicembre. «E il livello attuale - sottolinea Paglia - è ben lontano dal ripagare i costi operativi, che si aggirano intorno a 7mila dollari al giorno». A questi c'è da aggiungere anche il costo del carburante navale, rincarato a causa delle nuove specifiche imposte da Imo2020. Almeno per i carichi secchi i noli potrebbero avere toccato il fondo. «A 2.500 dollari al giorno non si riesce nemmeno a tirare su l'ancora - ironizza d'Amico - Difficile pensare che si possa scendere ancora più in basso, se no finisce che sono gli armatori a dover pagare per trasportare i prodotti. Per le cisterne invece non è escluso che ci sia un'ulteriore discesa. È anche vero che potremmo assistere a un forte rimbalzo dei noli quando l'emergenza coronavirus terminerà». Al momento per le Vlcc, le super-petroliere da 2 milioni di barili, i noli sono intorno a 6.500 dollari al giorno per la rotta Medio Oriente-Cina e ritorno (round voyage), contro circa 50mila dollari in media a dicembre, secondo Bancosta. A esacerbare il crollo è intervenuto anche il ritiro a fine gennaio delle sanzioni Usa contro l'armatore cinese Cosco, mentre per le Capesize ha contribuito anche il forte calo delle spedizioni di ferro dal Brasile, in seguito ad alluvioni. Anche per il traffico dei container la situazione sta nel frattempo diventando drammatica. La Cina non è solo una vorace consumatrice di materie prime - prima in assoluto nelle importazioni di petrolio e in grado di assorbire oltre metà dell'offerta mondiale di ferro, rame e carbone - ma è anche diventata un anello importante nella supply chain globale. Sette dei dieci maggiori porti per container al mondo sono proprio in Cina. Gli altri - Singapore, Hong Kong e Busan (Corea del Sud) - ne dipendono fortemente. Dalla Repubblica popolare, ricorda Ubs, arrivano oltre l'80% degli smartphone prodotti nel mondo e circa la metà dei computer e dei televisori. La Cina conta anche per il 27% della produzione di automobili (contro il 7% del 2003, ai tempi della Sars) e per l'8% delle esportazioni di componenti auto, molte delle quali arrivano proprio dall'area di Wuhan. @SissiBellomo
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Contratti di shipping a prova di infezione

L'emergenza Coronavirus ha costretto diverse industrie cinesi a interrompere la produzione a tempo indefinito, con forti ripercussioni sulla filiera globale. Fra i settori più colpiti dalle contromisure prese dai governi internazionali per arginare l'epidemia figurano lo shipping e la cantieristica navale. Alcune società cinesi, spiega Enrico Vergani, of counsel e leader del Focus Team Shipping and Transport di BonelliErede, hanno così iniziato a invocare il coronavirus come causa di forza maggiore per evitare di incorrere in responsabilità da ritardo nell'esecuzione dei contratti. Non è detto, però, che l'espedito giuridico vada a buon fine. «La maggior parte di questi contratti è regolata dal diritto inglese che, a differenza di quello italiano, non prevede la forza maggiore come istituto di carattere generale», sottolinea Vergani. «Occorre vedere se nel testo del contratto esiste una clausola abbastanza ampia da includere episodi o fenomeni di una portata simile al coronavirus fra le scusanti del ritardo». Più semplice potrebbe rivelarsi far leva sulla forza maggiore nei contratti di utilizzazione delle navi in quanto il Baltic and International Maritime Council ha introdotto nel 2015 un'esplicita previsione in materia di epidemie «in risposta a quella di ebola che impediva l'attracco nei porti africani», osserva Vergani. «Oggi potrebbe applicarsi al caso del Coronavirus ed esentare da responsabilità chi non esegua viaggi da e verso la Cina per evitare rischi di contagio». (riproduzione riservata)



Le navi partono vuote da Shanghai: solo 2 mila teu sulla mega portacontainer

Milano -Come di consueto, una nave da 23 mila teu è partita all'inizio di questa settimana da Shanghai. La rotta è la solita, quella che collega l'hub cinese con l'Europa. L'insolito è dato invece dalla mancanza di carico: a bordo, come segnala Tradewinds , ci sono solamente 2 mila contenitori. Colpa del coronavirus che ha bloccato la fabbrica del mondo: dalla Cina non parte più la merce. Lungo la rotta altri container potranno essere imbarcati, ma il risultato finale sarà che il fattore di riempimento della nave scenderà intorno al 50%.

informativa
Questo sito e gli strumenti di terra sono in pieno impiego durante il periodo dei rischi di navigazione a rischio di vita e ferite. Per le notizie e gli aggiornamenti necessari per il funzionamento e per il funzionamento della società, si prega di leggere il sito e gli strumenti di terra e solo identificati chiamando o inviando questa informazione, proteggendo la navigazione di questa pagina. Il carico di terra è un piacere e continuare a navigare in altre navi.

scopri di più e personalizza

Le navi partono vuote da Shanghai: solo 2 mila teu sulla mega portacontainer

14 FEBBRAIO 2020 - Italia



f Milano. Come di consueto, una nave da 23 mila teu è partita all'inizio di questa settimana da **Shanghai**.
t La rotta è la solita, quella che collega l'hub cinese con l'Europa. L'insolito è dato invece dalla mancanza di carico a bordo, come segnala Tradewinds, ci sono solamente 2 mila contenitori.
in Colpa del coronavirus che ha bloccato la fabbrica del mondo: **dalla Cina non parte più la merce**. Lungo la rotta altri container potranno essere imbarcati, ma il risultato finale sarà che il fattore di riempimento della nave scenderà intorno al 50%.

Articoli correlati

- La crisi di Tirrenia finisce in Parlamento Napoli - "La prospettiva di Roma"
- Mario: "Con Milloperugin più vicina la svolta Greeni dei partiti"

Milleproroghe: Orlando, approvato emendamento che punta a incentivare fortemente l' utilizzo del cold ironing nei porti italiani

(FERPRESS) - Roma, 14 FEB - "Ieri è stato approvato dalle Commissioni Affari istituzionali e Bilancio della Camera, un mio emendamento che punta a incentivare fortemente l' utilizzo del cold ironing nei porti italiani". Lo dichiara il vice segretario del Pd, Andrea ORLANDO, in una nota. "Oggi sono poche le banchine elettrificate, alle quali le grandi navi da crociera e mercantili possano collegarsi per alimentarsi senza tenere i motori accesi, con notevole beneficio per la qualità dell' aria delle città portuali. Troppo spesso, anche quando le banchine sono elettrificate, le navi preferiscono tenere accesi i motori alimentati dal combustibile, con grande impatto di emissioni, perché i costi sono minori rispetto a quelli dell' energia elettrica", ricorda ORLANDO. "Con il mio emendamento approvato ieri, il costo dell' energia elettrica diventa più conveniente per le navi che si alimenteranno da terra, attraverso le banchine elettrificate, con la tecnologia chiamata del cold ironing. Questo può dare grande impulso, certamente accompagnato da una seria pianificazione, a un vero abbattimento delle emissioni inquinanti nelle città di mare", conclude.

The image shows a screenshot of the FerPress website. The main content area displays a news article titled "Milleproroghe: Orlando, approvato emendamento che punta a incentivare fortemente l' utilizzo del cold ironing nei porti italiani". The article text is partially visible, matching the text in the main body of the page. To the right of the article is a sidebar with several elements: an advertisement for FAIRTIQ, a "SAVE THE DATE" banner for an event in Bologna on February 26-27, and a "SCUOLE TRAINING" section. The website header includes the FerPress logo and navigation links.

Dal Ministero misure urgenti per i porti

ROMA Considerato il quadro epidemiologico internazionale relativo ad una epidemia di nuovo Coronavirus (2019-nCoV), tenuto conto dello stato di Emergenza dichiarato dal Consiglio dei Ministri in data 31/01/2020, il Ministero della Salute ha diramato alle Capitanerie di Porto l'obbligo a ciascuna nave, indipendentemente dalla provenienza, nazionale o internazionale, di richiedere il rilascio della Libera Pratica Sanitaria (LPS) all'USMAF competente per territorio. Tale LPS dovrà essere corredata da: dichiarazione marittima di sanità; copia del certificato di esenzione dalla sanificazione; lista dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio; elenco dei porti toccati negli ultimi 14 giorni. La richiesta del rilascio della LPS sarà trasmessa all'USMAF non prima di dodici ore dall'ingresso in porto. Il comandante dovrà comunicare qualsiasi variazione della situazione sanitaria a bordo avvenuta successivamente al rilascio della LPS, anche durante tutto il periodo di permanenza nel porto e fino all'uscita dallo stesso. All'esito di tale procedimento, l'USMAF stabilirà se richiedere eventuali integrazioni alla documentazione inviata. Ove necessario, l'autorità marittima fornirà adeguato supporto. Alla luce dell'istruttoria compiuta, l'USMAF valuterà l'opportunità di rilasciare la LPS anche per via telefonica o con accesso a bordo. Sono escluse da tali misure le imbarcazioni che rientrano dallo stesso porto da cui sono ripartite (es: pescherecci, rimorchiatori, pilotine), a patto che durante la navigazione non abbiano imbarcato altre persone in operazioni off shore o di soccorso in mare e i traghetti che collegano porti toscani con le isole regionali.



Governo: settore marittimo strategico

ROMA Nel nostro Paese oltre il 90% delle merci in entrata o in uscita viene trasportato via mare. Il settore marittimo, nel suo complesso, dà lavoro a circa 880.000 addetti in Italia e vale circa il 3% del PIL nazionale. Per questo abbiamo ritenuto importante ascoltare con attenzione le esigenze espresse da Assarmatori per esaminare insieme le criticità che vivono nella quotidianità e trovare soluzioni concrete e condivise dalla categoria, strategica per il nostro sistema economico e produttivo. Da parte mia, come ho manifestato nell'incontro con il presidente Stefano Massina e il direttore Fabrizio Lolli di Assarmatori, verrà dato tutto il sostegno possibile, sia per garantire maggiore tutela ai lavoratori marittimi, ampliando la normativa attuale, che per arginare le difficoltà che attraversano ad esempio gli operatori impegnati nel naviglio minore, ovvero coloro che assicurano i trasporti verso le isole svolgendo un ruolo di pubblica utilità. È quanto si legge in un post su facebook Roberto Traversi, sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, al termine dell'incontro con Assarmatori.

The screenshot shows the homepage of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'Governo: settore marittimo strategico'. Below the headline, there is a photograph of two men, Stefano Massina and Fabrizio Lolli, standing together. The text of the article is partially visible, starting with 'ROMA - "Nel nostro Paese oltre il 90% delle merci in entrata o in uscita viene trasportato via mare. Il settore marittimo, nel suo complesso, dà lavoro a circa 880.000 addetti in Italia e vale circa il 3% del PIL nazionale. Per questo abbiamo ritenuto importante ascoltare con attenzione le esigenze espresse da Assarmatori per esaminare insieme le criticità che vivono nella quotidianità e trovare soluzioni concrete e condivise dalla categoria, strategica per il nostro sistema economico e produttivo. Da parte mia, come ho manifestato nell'incontro con il presidente Stefano Massina e il direttore Fabrizio Lolli di Assarmatori, verrà dato tutto il sostegno possibile, sia per garantire maggiore tutela ai lavoratori marittimi, ampliando la normativa attuale, che per arginare le difficoltà che attraversano ad esempio gli operatori impegnati nel naviglio minore, ovvero coloro che assicurano i trasporti verso le isole svolgendo un ruolo di pubblica utilità".

Below the article, there is a search bar and a list of social media links for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. The page also features a sidebar with various news items and advertisements, including logos for 'FEDESPEDI', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'CONSIGLIO LOGGIA', 'FISCALE', 'ASSIMA', 'FERCAM', 'UNION ESCARCON', and 'SALVE'.

L' ANGOLO (del) MARITTIMISTA - Aree private all' interno nei porti: si può?

Il nostro collaboratore e avvocato Luca Brandimarte, junior advisor for EU and legal affairs anche in Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante le aree private nei porti. ROMA In questo nuovo numero della nostra rubrica affrontiamo una tematica di notevole rilevanza per il mondo portuale. Trattasi della oramai nota presenza, all'interno di plurime realtà portuali nazionali, di aree di proprietà privata. Come si conciliano tali situazioni con le disposizioni di legge vigenti in materia demaniale? E soprattutto possono essere considerate giuridicamente ammissibili? La risposta ai quesiti di cui sopra non è affatto di semplice e immediata soluzione. Vediamo meglio di cosa si tratta. Il Codice Civile stabilisce agli Articoli 822 e 823, rispettivamente, che: (i) il lido del mare, la spiaggia, le rade e i porti fanno parte del demanio pubblico e appartengono, quindi, allo Stato; (ii) i beni rientranti nel demanio pubblico sono inalienabili. L'Articolo 18 della Legge n. 84/94 (Legge Portuale) prevede che la concessione di aree e banchine portuali può avvenire solamente a favore di un soggetto che, all'esito di una procedura ad evidenza pubblica, sia stato individuato dall'AdSP come il migliore a poter soddisfare l'interesse generale alla luce degli impegni declinati nel proprio Piano di Impresa (i.e. obiettivi di traffico, investimenti, capacità economico-finanziaria etc.). Ecco allora che, dalla lettura del combinato disposto degli Articoli 822 ed 823 del Codice Civile e dell'Articolo 18 della Legge Portuale, parrebbe evidente che l'utilizzo stabile da parte di un imprenditore di aree di banchina (e di piazzali retrostanti dedicati allo svolgimento di operazioni portuali) possa avvenire solo mediante il modello della concessione demaniale nelle forme previste dalla legge. Ciò con la conseguenza che eventuali aree private dovrebbero essere formalmente demanializzate e restituite al loro effettivo uso demaniale nelle forme consentite dall'ordinamento. Il tutto, anche a tutela degli interessi erariali rectius dello Stato e della concorrenza. Fermo quanto sopra, tuttavia, non è infrequente la presenza di aree private all'interno dei nostri porti. Sembra quindi evidente come tali situazioni mal si concilino con la sopracitata normativa vigente in materia. Anzitutto, pare opportuno segnalare che eventuali atti di cessione (e quindi anche i relativi atti di locazione) di tali aree dovrebbero considerarsi, per impossibilità dell'oggetto, nulli di diritto. Sul punto, inoltre, la Corte di Cassazione ha affermato il principio secondo cui l'identificazione di un bene come appartenente (o meno) al demanio marittimo dipenda dalla idoneità dello stesso a realizzare gli interessi che appartengono ad usi pubblici (del mare). Ci si chiede, tuttavia, come sia possibile stabilire se un bene portuale sia ricompreso o meno nel demanio pubblico rectius demanio portuale necessario in ragione della sua natura di bene funzionale agli interessi della realtà portuale di riferimento. Ad avviso di chi scrive, alcuni possibili indici rilevatori della demanialità di un'area portuale potrebbero individuarsi: (i) nel fatto che la stessa sia ricompresa nello spazio doganale e nel perimetro del porto; (ii) nell'applicazione delle norme vigenti in materia di operazioni e/o servizi portuali ai soggetti che sulla stessa operano; (iii) nell'assoggettamento di detta area alla legislazione vigente in materia di safety & security (i.e. ISPS Code); (iv) nella contiguità ad altra area demaniale. Alla luce di quanto sopra, ove con riferimento ad una determinata area siano riscontrabili tali criteri, l'Amministrazione competente a livello locale dovrebbe, in linea con quanto previsto dal Codice della Navigazione, valutare se ampliare o meno il demanio marittimo di riferimento. In conclusione posto che l'utilizzo stabile di aree di banchina (e dei piazzali retrostanti) dovrebbe avvenire solo mediante il rilascio di una apposita concessione demaniale fermo restando la sopra esposta nullità degli atti di compravendita di un'area privata all'interno





La Gazzetta Marittima

Focus

in caso di nullità di tali atti. Non parrebbe tuttavia ipotizzabile un indennizzo a favore dell'operatore privato eventualmente spossessato del bene. Il tutto ad eccezione del caso in cui sia dimostrabile che l'acquisizione dell'area in questione sia precedente all'asservimento della stessa alle operazioni ed ai servizi portuali.