



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 16 ottobre 2019**



Prime Pagine

16/10/2019	Corriere della Sera	8
<hr/>		
16/10/2019	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
16/10/2019	Il Foglio	10
<hr/>		
16/10/2019	Il Giornale	11
<hr/>		
16/10/2019	Il Giorno	12
<hr/>		
16/10/2019	Il Manifesto	13
<hr/>		
16/10/2019	Il Mattino	14
<hr/>		
16/10/2019	Il Messaggero	15
<hr/>		
16/10/2019	Il Resto del Carlino	16
<hr/>		
16/10/2019	Il Secolo XIX	17
<hr/>		
16/10/2019	Il Sole 24 Ore	18
<hr/>		
16/10/2019	Il Tempo	19
<hr/>		
16/10/2019	Italia Oggi	20
<hr/>		
16/10/2019	La Nazione	21
<hr/>		
16/10/2019	La Repubblica	22
<hr/>		
16/10/2019	La Stampa	23
<hr/>		
16/10/2019	MF	24
<hr/>		

Primo Piano

16/10/2019	La Gazzetta Marittima	25
<hr/>		
Musolino a Shenzhen per Assoporti		

Trieste

16/10/2019	Il Piccolo Pagina 24	26
<hr/>		
Ferriera di Servola la logistica portuale destinata a vincere sulla siderurgia		

16/10/2019	Il Piccolo	Pagina 24	28
<hr/>			
16/10/2019	Il Piccolo	Pagina 25	30
<hr/>			
16/10/2019	Il Piccolo	Pagina 41	32
<hr/>			

Venezia

16/10/2019	Corriere del Veneto	Pagina 10	33
<hr/>			
16/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 12	34
<hr/>			
16/10/2019	La Voce di Rovigo	Pagina 43	35
<hr/>			
15/10/2019	Affari Italiani		36
<hr/>			
15/10/2019	Affari Italiani		37
<hr/>			
15/10/2019	Ansa		38
<hr/>			
15/10/2019	Ansa		39
<hr/>			
15/10/2019	Ansa		40
<hr/>			
15/10/2019	FerPress		41
<hr/>			
15/10/2019	Messaggero Marittimo		42
<hr/>			
15/10/2019	Sea Reporter		43
<hr/>			
15/10/2019	The Medi Telegraph		44
<hr/>			
16/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 13	45
<hr/>			
16/10/2019	Il Gazzettino	Pagina 43	46
<hr/>			
16/10/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 49	47
<hr/>			

Genova, Voltri

16/10/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8	48
<hr/>			
15/10/2019	BizJournal Liguria		50
<hr/>			
15/10/2019	FerPress		51
<hr/>			
15/10/2019	Messaggero Marittimo		52
<hr/>			

La Spezia

16/10/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 19	53
<hr/> Arriva il container a prova di rigidi controlli		
16/10/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 43	54
<hr/> Container giallo in livrea blu 'logo' di qualità		
16/10/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 43	<i>Franco Antola</i> 55
<hr/> Al via stamani Bilog su porti e logistica		
16/10/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 43	56
<hr/> Esperti a confronto per due giorni		
16/10/2019	La Gazzetta Marittima	57
<hr/> Con BILOG ipotesi sul futuro		
16/10/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 45	60
<hr/> Mano tesa ai marittimi che scalano il porto		
15/10/2019	Citta della Spezia	61
<hr/> Nuova sede per il "Welfare della gente di mare", il taglio del nastro		

Ravenna

16/10/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	62
<hr/> Parte da qui la prima rompighiaccio italiana		
16/10/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 49	63
<hr/> Dal porto di Ravenna alla volta dell' Antartide		
15/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i> 64
<hr/> La prima rompighiaccio italiana a Ravenna		

Livorno

14/10/2019	Corriere Marittimo	<i>LUCIA NAPPI</i> 65
<hr/> Hapag Lloyd, Richards: "Per Livorno, un futuro molto luminoso e nuovi investimenti" INTERVISTA		
15/10/2019	Messaggero Marittimo	<i>Silvia Meccheri</i> 66
<hr/> Spostamento del Terminal Calata Orlando		

Piombino, Isola d' Elba

16/10/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 19	67
<hr/> «Un investimento le corse invernali, vogliamo crescere per tutto l' anno»		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/10/2019	Ancona Today	69
<hr/> Confartigianato organizza un summit sulle prospettive del porto di Ancona		
15/10/2019	FerPress	70
<hr/> La Federazione del Mare incontra il senatore Turco, sottosegretario alla presidenza del Consiglio		
15/10/2019	Il Nautilus	71
<hr/> LA FEDERAZIONE DEL MARE INCONTRA IL SENATORE TURCO, SOTTOSEGRETARIO ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/10/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	73
<hr/>		
16/10/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 24	74
<hr/>		
15/10/2019	FerPress	75
<hr/>		
16/10/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	76
<hr/>		
15/10/2019	La Provincia di Civitavecchia	77
<hr/>		
15/10/2019	La Provincia di Civitavecchia	78
<hr/>		
15/10/2019	La Provincia di Civitavecchia	79
<hr/>		
15/10/2019	Messaggero Marittimo	80
<hr/>		

Napoli

16/10/2019	Cronache di Napoli Pagina 6	81
<hr/>		
16/10/2019	Il Roma Pagina 14	82
<hr/>		
15/10/2019	Informazioni Marittime	83
<hr/>		
15/10/2019	Primo Magazine	85
<hr/>		

Bari

16/10/2019	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 11	86
<hr/>		
15/10/2019	Ansa	87
<hr/>		

Brindisi

16/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	88
<hr/>		
16/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	89
<hr/>		
16/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	90
<hr/>		

16/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 13	<i>CARMEN VESCO</i>	92
	<u>Il Consorzio cantieri: «A noi la concessione per le attività navali»</u>		
16/10/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 13		93
	<u>Tecnico dei servizi turistico-ricettivi Al via un corso di specializzazione</u>		
15/10/2019	Brindisi Report	<i>FABIANA AGNELLO</i>	95
	<u>Brindisi, corso per Tecnico superiore in yachting & Tourism services management</u>		

Taranto

16/10/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 31		97
	<u>Porti e aeroporti conferenza Rotary</u>		

Manfredonia

14/10/2019	Sea Reporter		98
	<u>"Operazione Guardian": rifiuti speciali abbandonati nel porto di Manfredonia.</u>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

16/10/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 20		99
	<u>«Zes, ennesimo scippo»</u>		
16/10/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26		100
	<u>Niente sportello Zes all' Urban Center «Il Corap ha fallito, torni al Comune»</u>		
16/10/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26		102
	<u>«Territorio già privato della sua titolarità»</u>		
16/10/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 8		103
	<u>«Così si smonta il sistema porti»</u>		
16/10/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 8		104
	<u>L' allarme della Lega: «Le Regioni meritano ascolto»</u>		
15/10/2019	gazzettadelsud.it		105
	<u>Porto di Gioia Tauro, il Comune contro la Regione: "Ci ha strappato l' area industriale"</u>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

15/10/2019	The Medi Telegraph		107
	<u>Authority dello Stretto, Rixi attacca: "La lettera della ministra è pericolosa"</u>		
16/10/2019	Gazzetta del Sud Pagina 16		108
	<u>Autorità portuale dello Stretto acque agitate in Parlamento</u>		
15/10/2019	Ansa		109
	<u>Porti: Rixi, Regioni umiliate per nomina Autorità Stretto</u>		
15/10/2019	Stretto Web		110
	<u>Autorità portuale dello Stretto, Oliverio: "Rivedere la decisione" [FOTO]</u>		
16/10/2019	Gazzetta del Sud (ed. Cosenza) Pagina 18		112
	<u>Reggio e Villa con Messina? Oliverio ribadisce il suo "no"</u>		

Augusta

16/10/2019	Giornale di Sicilia Pagina 11		113
	<u>Autorità portuale, Errigo è il nuovo commissario</u>		

16/10/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 22	114
<hr/>		
15/10/2019	Corriere Marittimo Catania, il generale Errigo nominato commissario dell' Autorità portuale della Sicilia Orientale	115
<hr/>		
15/10/2019	FerPress ADSP Mar di Sicilia Orientale: Emilio Errigo è il nuovo commissario straordinario	116
<hr/>		
16/10/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 22 «Sulla rada ritardi inaccettabili»	117
<hr/>		
16/10/2019	Quotidiano di Sicilia Pagina 18 Veleni nella rada di Augusta, Musumeci assicura: "Sarò presente a Roma per accelerare iter bonifica"	119
<hr/>		
15/10/2019	Siracusa Oggi Bonifica della Rada di Augusta, vertice con Musumeci: "Cambio di passo, stop indugi"	120
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

15/10/2019	Blog Sicilia Msc Cruises e Costa Crociere verso la gestione integrata dei porti siciliani	121
<hr/>		

Focus

16/10/2019	Il Fatto Quotidiano Pagina 16	<i>Maria Maggiore*</i> 122
<hr/>		
16/10/2019	Il Secolo XIX Pagina 16	<i>Davide Maresca Francesco Parola</i> 125
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Domani gratis Corriere Salute
Sintomi, terapie e controlli:
menopausa senza paura
di **Elena Meli**
nel settimanale dedicato al «vivere bene»



Confcommercio
Presunte molestie
Indagati per estorsione
i due accusatori di Sangalli
di **Giuseppe Guastella**
a pagina 19



Riunione nella notte per mandare a Bruxelles il piano dei conti pubblici ed esaminare il decreto sulle imposte **Manovra al via, divisi sul fisco**

Conte scrive a Gualtieri: lotta coraggiosa a chi non paga le tasse o ci metto io la faccia

CHI PENSA AI GIOVANI?

di **Federico Fubini**

C'è sempre uno scarto fra ciò che servirebbe a un Paese per usare al meglio le proprie risorse e ciò che serve ai partiti che lo governano, o ai loro elettori. Non succede solo in Italia: è l'essenza della democrazia che le decisioni non riflettano una razionalità astratta. Coloro che preferiscono quest'ultima — il governo degli esperti — nei sondaggi di solito sono gli stessi che poi si dichiarano a favore dell'uomo forte. Fra quest'ultimo e una manovra finanziaria imperfetta, sempre meglio la seconda. Ora però che la legge di Bilancio rosso-gialla è atterrata a Bruxelles, proviamo un esperimento: come sarebbe stato questo pacchetto in assenza di gravità politica? Cosa avrebbe deciso con i cinque miliardi a disposizione un tiranno illuminato, per perseguire l'interesse collettivo e di lungo termine degli italiani? Perché di questo si tratta: assolti gli impegni urgenti dello Stato e bloccato l'aumento dell'Iva, restava da allocare una somma pari a un trecentesimo del reddito del Paese. Non un euro di più. Qualche dato rimasto un po' in ombra aiuta a capire come si potrebbe fare una differenza con una somma tanto piccola: negli ultimi quattro anni (2015-2018), l'Italia è cresciuta quanto la Germania e più della Francia se si guarda al reddito per abitante.

continua a pagina 26

GIANNELLI



Lotta all'evasione, governo diviso sul fisco. Conte al ministro Gualtieri: lotta coraggiosa a chi non paga le tasse. da pagina 2 a pagina 11

LE MISURE

- LE SPESE**
Le detrazioni per l'idraulico
Maggiori detrazioni se si paga l'idraulico utilizzando le carte al posto del contante. a pagina 8
- L'INCENTIVO**
Una lotteria se si usa la carta
Arriva in manovra la lotteria per chi usa la carta anziché il pagamento in contanti. a pagina 8
- PENSIONI 1**
Quota cento resta invariata
Il gioco dei veti incrociati ha bloccato qualsiasi modifica, quota 100 non si tocca. a pagina 6
- PENSIONI 2**
Mini aumento fino a 2 mila euro
Le pensioni mensili fino a 2 mila euro potranno godere di una mini rivalutazione. a pagina 6

di **Enrico Marro, Mario Sensini e Claudia Voltattorni**

L'inedito Si chiama «Torneremo ancora», registrata due anni fa



Franco Battiato, 74 anni, nella sua casa a Milo (Catania): l'immagine risale ad agosto quando stava lavorando alla sua inedito «Torneremo ancora»

Battiato e il male misterioso Ecco la sua ultima canzone

di **Andrea Laffranchi**

E' se venerdì l'ultimo album di Franco Battiato. «La sua voce registrata due anni fa» dice il suo manager. Non ci sono altri inediti nel cassetto. Il cantante appare anche in video. Resta il mistero sulla malattia. a pagina 36

SIRIA, I RUSSI INTORNO ALLA CITTÀ DI MANBIJ



I miliziani filo-turchi in missione verso la Siria del Nord

Putin interviene per frenare l'avanzata turca

di **Lorenzo Cremonesi e Giuseppe Sarcina**

L'esercito di Putin «rimpiazza» gli Stati Uniti in Siria. I militari russi prendono posizione nelle basi abbandonate. E lo zar diventa mediatore tra Assad e Turchia. alle pagine 12 e 13 **Serafini**

L'ANTICIPAZIONE DEL LIBRO DEL PAPA

«La Terra è un dono per scoprirci amati Chiediamole scusa»

di **Francesco**



«Proprio perché tutto è connesso nel bene, nell'amore, proprio per questo ogni mancanza di amore ha ripercussione su tutto. La crisi ecologica che stiamo vivendo è così anzitutto uno degli effetti di questo sguardo malato su di noi, sugli altri, sul mondo». Così papa Francesco nel suo libro *Nostra Madre Terra*. a pagina 23

UN'ALTRA TRAGEDIA DEI MIGRANTI

I corpi di madre e figlio abbracciati sul fondale

di **Fulvio Fiano**

a pagina 18

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Mi fa sentire più Sukur

Il sostegno della nazionale turca alla persecuzione del popolo curdo non è una primizia della modernità. Negli anni Trenta del secolo scorso gli azzurri bicampioni del mondo sguainavano il braccio nel saluto romano. Negli anni Settanta la Nazionale argentina si prestò a oscurare la tragedia dei desaparecidos. E nel Novanta i calciatori serbi minimizzavano i crimini del boia di Srebrenica. Da sempre le dittature scendono in guerra per ricompartire l'opinione pubblica. E le Nazionali, che con il nazionalismo condono ben quattro sillabe, si prestano a suonare la grancassa. Allora perché ci infastidisce tanto l'immagine dei giocatori turchi irrigiditi nel saluto militare? Forse proprio per la sua mancanza di novità. La parte più ingenua di noi stessi continua a pensare che la Storia sia un piano inclinato irrevocabilmente verso il progresso. Invece negli stadi, e non solo lì, sembra che l'orologio vada all'indietro, trasformando di nuovo le vergogne del genere umano in imprese epiche da rivendicare con un profluvio di gesti e gestaccia che dagli spalti tracciano anche in campo. Poi però leggiamo che un ex nazionale turco di nome Hakan Sukur, già centravanti non indimenticabile di Toro e Inter, ha preso pubblicamente le distanze dall'invasione militare esaltata dai suoi eredi. E ci lasciamo invadere dalla speranza che le lancette di quell'orologio possano ancora cambiare direzione. In fondo è già successo anche questo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

CA Integratori alimentari non vanno intesa come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

9 1016
9 771120 498108
Pubb. Inter. Spec. in A.P. - DL 35/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1, D.M. Milano





I due bulli chiamati **Matteo** si fanno propaganda in casa **Vespa** e si ritrovano concordi nell'insulti a Virginia **Raggi**. Che replica: "Sempre in tv, **lavorare mai?**"



Mercoledì 16 ottobre 2019 - Anno 11 - n° 285
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro 'I peggio di me'
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

I COMMENTI

PERCHÉ GRILLO BUTTA IL PALLONE PIÙ IN LÀ **LUCA SOMMI A PAG. 13**

FAKE NEWS: RENZI DEVE INDAGARE SU SE STESSO **DANIELA RANIERI A PAG. 6**




Merdogan

di **MARCO TRAVAGLIO**

Che il presidente turco Recep Tayyip Erdogan sia una merdaccia è un dato ormai acquisito, tant'è che nessuno si azzarda a difendere la sua offensiva nel Kurdistan siriano contro chi ci ha salvati dall'Isis, combattendo per procura al posto nostro. Ciò che stupisce è lo stupore: ma che ci aspettavamo da Erdogan? È lui l'unico autorizzato a stupirsi: per lo stupore dell'Occidente. E per le minacce di embargo, militare da alcuni paesi Ue ed economico-commerciale dagli Usa. Cioè dai suoi alleati nella Nato. Alcuni dei quali aggiungevano alla storica *partnership* con quel Paese (peraltro decisa ben prima che arrivasse Erdogan, come premier nel 2003 e come presidente nel 2014) un trasporto sentimentale, un impeto amatorio, un arrampamento erotico che riguardava non solo la sua carica, ma anche e soprattutto la sua persona. B. per esempio lo chiamava "l'amico Tayyip". Quello perseguitava o esiliava dissidenti, reprimeva nel sangue manifestazioni pacifiche, chiudeva giornali, censurava i siti web, truccava elezioni, arrestava oppositori, licenziava giudici, organizzava autogolpe per criminalizzare le minoranze, ricattava e taglieggiava l'Europa sui migranti e faceva pure il doppio gioco col petrolio dell'Isis. E il Caimano lo trattava da amico di famiglia, "l'amico Tayyip", e sostenendo appassionatamente la sua richiesta d'ingresso della Turchia nientemeno che nell'Unione europea, tant'è che la stampa turca di regime l'aveva ribattezzato "l'avvocato di Ankara".

Nell'agosto 2013 l'amico Tayyip invitò l'amico Silvio a fare il testimone di nozze a uno dei suoi quattro figli, Bilal (poi coinvolto col padre in un grave caso di corruzione). Lui ci andò e incappò nella solita gaffe mondiale. Il latin lover brianzolo, durante la cerimonia, tentò di prendere la mano della sposa per baciarla. Il guaio è che la ragazza era tutta fasciata di veli e, secondo il rigido rito islamico, assolutamente inviccinabile e intoccabile. Risultato: un mezzo incidente diplomatico-religioso che B. raccontò così, tutto sdegnato, al *Corriere*: "Ma come: io vado a Istanbul al matrimonio del figlio di Erdogan, sono l'ospite d'onore, faccio un gesto gentile come un accenno a un baciamenti che mette un po' in imbarazzo perché da loro non si usa che l'ospite d'onore si inchini davanti a chicchessia, e da noi anziché parlare del successo del nostro Paese e di come siamo considerati all'estero, montano su una polemica contro di me? Be', è incredibile. Le cose devono cambiare". Nell'aprile 2009 concesse il bis, usando addirittura Erdogan come gli studenti che marinano la scuola tirano in ballo la zia malata.

SEGUE A PAGINA 24

GUERRA ALL'EVASIONE FISCALE?
PER CONTE LA SOGLIA DEI CONTANTI DEVE SCENDERE A MILLE EURO, A RENZI VA BENE A 3 MILA. 5 STELLE E PD DIVISI SUL CARCERE

CHI VUOLE MANETTE E CHI CAREZZE



La direzione dei Dem
Il Pd di Zingales cambia pelle e regole per il matrimonio con i Cinquestelle
MARRA A PAG. 4

L'ex Ilva di Taranto
Mittal, nuovo vertice: arriva la Morselli che guidava la cordata concorrente
A PAG. 9



DI FOGGIA E ZANCA A PAG. 2-3

» DORI GHEZZI
"De André, l'auto accesa pronta per scappare"

» STEFANO MANNIUCI
"La notte peggiore fu quella in cui liberarono me. Ci separavano, ma né io né Fabrizio avevamo la certezza che gli accordi fossero andati a buon fine. Non potevo sapere se i sequestratori lo avrebbero lasciato andare 24 ore dopo, così come lui restava nel dubbio: mi avevano davvero lasciato andare a casa? Ma ogni esperienza serve".
A PAG. 22



CASARSA Ex capo dei corazzieri, il Colle lo aveva allontanato
Cucchi, generale imputato passa all'incarico speciale

È l'ufficiale più alto in grado sotto processo per i depistaggi sulla morte di Stefano E. da un mese, è stato nominato capo di Stato maggiore della Divisione unità mobili e specializzate dell'Arma: la stessa che è parte civile contro di lui
MANTOVANI A PAG. 8




GIORNALISTI FUORI
Vietato l'ingresso in Egitto, se vuoi sapere di Regeni
BORRI A PAG. 19



La cattiveria
Di Maio sulla Siria: "Non possiamo voltarci dall'altra parte". Anche perché dall'altra parte c'è la Libia
WWW.SPINOZA.IT



VIA DELLA SETA
La Cina pigliatutto: dall'Nba di basket ai porti dell'Europa
MAGGIORE E PALOMBI A PAG. 15-16-17






il Giornale



MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 244 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

MANOVRA DA INCUBO

SCHIAFFO AI PENSIONATI

Il governo conferma (per ora) Quota 100 ma il ricalcolo è umiliante: 50 cent al mese. Stangata su plastica e giochi, una beffa il taglio del cuneo fiscale
I contanti sono il diavolo: torna il limite a mille euro

■ La manovra che dovrebbe vedere la luce oggi è sintetizzabile in uno slogan: più tasse e zero crescita. Arrivano imposte su plastica, patenti, lotterie e gratta e vinci; a pensionati, dipendenti e imprese soltanto pochi spicci. E alle imprese? Nulla.

servizi da pagina 2 a pagina 5

I CRETINI IDEOLOGICI

di Nicola Porro

Contro il cretino ideologico c'è poco da fare. Se poi la materia riguarda il fisco, la partita è persa in partenza. Un caso di scuola è la limitazione dell'uso dei contanti, che anche questo governo ha intenzione di portare avanti. Prima si sostiene che l'evasione fiscale è un'emergenza nazionale e poi si dice che per combatterla occorre ridurre l'uso della «grana».

Bisognerebbe intanto dire che l'evasione non è affatto un'emergenza. Sì, avete capito bene. È un fantoccio nel quale ficcare gli spilloni delle streghe. Provate a ragionare senza pregiudizi: meglio un Paese con evasione che cresce del 3-4% o una nazione che non si sviluppa ma con i finanziari in azienda? Ma torniamo ai nostri contanti, tralasciando questioni di principio e di libertà. Il cosiddetto nero che si fa per contanti è un nero da poveracci: è la somma di tante piccole transazioni che possono diventare un gruzzolo, ma che, prese singolarmente, sono poco rilevanti. La lotta al contante, lo capisce anche un bambino piccolo, non riguarda la generazione del nero, dell'evasione, ma la possibilità di spendere ciò che si è occultato. Uno spacciatore continuerà a prendere i contanti qualsiasi limite venga stabilito: già opera in modo illegale. Il professionista, il dipendente con il lavoretto, continuerà a prendere i contanti, posto che già oggi commette un reato non fatturando o sottofatturando. La lotta ai contanti serve per impedire loro di andare al grande magazzino e comprarsi cash del televisore al plasma. Se non fossimo vittime del fisco al contante, dovremmo dire che, grazie ai contanti, il nero genera il bianco proprio attraverso la sua emersione negli acquisti. Il malfattore che compra in contanti un bene di consumo durevole, infatti, pagherà Iva e contribuirà all'utile dell'azienda che gli fornisce un bene e un servizio. È un evasore, certo, ma acquistando ha rimesso in circolo un pezzo di fiscalità.

Vedete, il nero rischia di alimentare il nero. Sbiancarlo potrà essere eticamente disdicevole, ma ha una sua utilità pratica. Per di più siamo in un mondo in cui l'inflazione è a zero, e in cui le banche ci chiedono dei quattrini (interessi negativi) per tenere i risparmi sul conto. Tutti incentivi a tesaurizzare fuori dal circuito bancario: il costo opportunità di detenere il frutto dell'evasione in una cassetta di sicurezza è pari a zero.

Nessuno vuole giustificare l'evasione. Ma combatterla nell'unica manifestazione con cui l'erario acchiappa qualcosa è da cretini. C'è una sola via per sconfiggere il nero: renderlo poco conveniente. Si pensi alla cedolare secca sugli affitti. Grazie ad un'imposta relativamente bassa e semplice, come si legge negli ultimi documenti finanziari, si è ridotta in modo strabiliante la sua evasione. Con tasse e contributi che si mangiano il 60% del fatturato, *cash is king*.

IL CONFRONTO A «PORTA A PORTA»



SCHERMAGLIE Matteo Salvini e Matteo Renzi ieri sera a «Porta a Porta» nel faccia a faccia moderato da Bruno Vespa

Finta rissa «centrista» fra i due Matteo

Salvini e Renzi, lite farsa in televisione per cercare i voti dei moderati

di Adalberto Signore

Iniziano incerti se darsi del «tu» o del «lei» e finiscono con qualche scintilla sulle rispettive carriere politiche, il Papeete, il Russiagate e i 49 milioni della Lega. Ma solo a tardissima sera, quando ormai la sfida nel «ring» di *Porta a Porta* si è sostanzialmente consumata. Rimane deluso, insomma, chi si aspettava un incontro di boxe in piena regola e si è invece trovato ad assistere a quella che è sembrata una via (...)

segue a pagina 7
Zurlo a pagina 6

DIETRO LE QUINTE

Stessi look, stesse gag
È uno stanco pareggio
tra due attori esperti

Pedro Armocida

a pagina 6

A LAMPEDUSA 12 VITTIME

Strage del mare Mamma e bimbo morti abbracciati

di Eleonora Barbieri

Sotto il mare di Lampedusa sono stati trovati 12 cadaveri. Erano su un barchino a 60 metri di profondità. Tra di loro anche una madre abbracciata al proprio bambino, unita in un gesto d'amore che non l'ha protetto da un destino infausto. Intanto l'Italia soccorre 180 persone in acque maltesi.

con Raffa a pagina 10

FIRMATA LA CONVENZIONE

C'è l'accordo Ue sull'estradizione Tremano gli ex Br

di Cristina Bassi

Il Parlamento italiano ha ratificato la Convenzione per l'estradizione tra gli Stati membri dell'Ue, firmata a Dublino il 27 settembre 1996. Il testo rimuove gli ostacoli che finora hanno impedito il rientro di molti latitanti. A cominciare dal muro dei reati definiti «politici». Nel mirino dell'Italia 15 latitanti, da Giorgio Pietrostefani a Marina Petrella.

a pagina 11

FRA GUERRA E AFFARI

Così Erdogan ha comprato l'oro del Venezuela

di Manila Alfano

La Turchia starebbe comprando l'oro del Venezuela pagandolo in euro per poi usare i lingotti per salvare i propri scambi commerciali con i Paesi sotto sanzioni. Il giochino sarebbe iniziato nel 2012 con l'Iran (oro per petrolio). Una rete senza regole, denuncia Antonio Tajani di Forza Italia.

a pagina 13

servizi alle pagine 12-13

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

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

Francesco Ponzi
 CEO Ponzi SpA

MILANO ROMA

ponzi.com
 ponzionline.info
 ponziinvestigazioni.com

800-013458

ZERO SPETTATORI E ZERO IMMAGINI: LA FIFA TACE

Il match fantasma tra le Coree

di Tony Damascelli

Gianni Infantino, presidente della Fifa, era sorridente durante l'incontro di calcio tra le due Coree. Stava seduto in tribuna autorità e, per testimoniare la propria felicità, aveva appuntato, all'occhiello della giacca, la spilla distintiva della Corea del Nord, una stella rossa a cinque punte su cerchio bianco e due strisce blu che affermano l'indipendenza,

l'amicizia e la pace. La Fifa, con l'astuzia diplomatica lasciata in eredità da Sepp Blatter, aveva designato per la partita un arbitro del Qatar, Abdulrahman Al Jassim, cittadino di un Paese che onora quotidianamente la libertà di opinione e di pensiero, oltre ad altri elementari diritti umani ma che, nonostante ciò, ospiterà la coppa del mondo del 2022. Designazione (...)

segue a pagina 27



IL GIORNO

* IL GIORNO CON TUTTOSPORT NON VENDIBILI SEPARATAMENTE - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI BERGAMO, BRESCIA, COMO, LECCO E SONDRIO

MERCOLEDÌ 16 ottobre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

ristora
INSTANT DRINKS

Milano, i funzionari nei rifugi e in Centrale

**Reddito di cittadinanza
L'Inps va dai clochard:
«Avete i vostri diritti»**

Gianni a pagina 17



Milano, è allarme

**La terza donna
violentata
sulla strada**

Palma a pagina 16

ristora
INSTANT DRINKS

Quota 100 resta, stretta sul contante

Manovra, multe ai negozi che rifiutano il bancomat. Lotteria degli scontrini. Taglio del cuneo solo ai lavoratori Servizi e Marmo a p. 2 e 3

Visti da vicino

**I due Matteo
Così uguali
e così diversi**

Michele Brambilla

Ieri sera Salvini e Renzi si sono presentati da Vespa che sembravano l'uno la copia dell'altro. Intanto, due Mattei. Erano poi vestiti come fratellini: stesso abito blu e stessa cravatta scura; pure la camicie erano entrambe bianche, e l'unica quasi impercettibile differenza era che una sola era siglata: M. S., con la emme rossa e la esse nera. Tutti e due sono inoltre quarantenni e tutti e due incontinenti nell'eloquio. Ma tutti e due, soprattutto, hanno lo stesso obiettivo: far sloggiare il professor Giuseppe Conte da Palazzo Chigi. Il Matteo fiorentino, questo intento, lo nega risolutamente: e può darsi che dica il vero.

Continua a pagina 5



Coppari e G. Rossi a pagina 5

Naufragio davanti a Lampedusa

**Barca di migranti
in fondo al mare
Mamma e bimbo
morti abbracciati**

Servizio a pagina 13

PROPOSTA DI MATTEO RICCI

**«Meno onorevoli?
Diamo più soldi
ai poveri sindaci»**

Passeri a pagina 4

Dopo il verdetto di Strasburgo

**Il generale
Antimafia
«Ergastolo duro
non si tocca»**

Boni pagina 7



Quella notte del '67 a Canzonissima

**La ferita di Morandi
«Così morì mia figlia»**

Degli Antoni a pagina 9



Era tutto pronto per l'intervento a Brescia

**Gabry, stop al trapianto
Il donatore chiede tempo**

Vazzana a pagina 14

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

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





Inserto speciale

CARCERE «Costituzione in gabbia» Stefano Anastasia, Patrizio Gonnella, Eri De Luca, Mauro Palma, Susanna Marietti sull'ergastolo ostativo



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Stati Uniti e Cina, Zad, Frexit, filoeuropei britannici, sinistra argentina, Amazzonia, Turchia, Kashmir, Russia



Culture

HAROLD BLOOM Scomparso a 89 anni il grande critico americano, esegeta del «Canone occidentale»
Ricciardi, Papetti pagine 14, 15

quotidiano comunista

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 2019 - ANNO XLVIII - N° 248

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Ras Al-Ain (Rojava), famiglie curdo-siriane in fuga dall'avanzata turca foto Delli Suleiman-Afp

Mosca schiera nel Rojava truppe di interposizione tra l'esercito di Damasco - che rientra a Manbij - i turchi e i combattenti curdi abbandonati da Trump. 300mila civili in fuga, centinaia le vittime. Erdogan sul Wall Street Journal: «Sosteneteci o prendetevi i profughi» pagine 8, 9, 10



IL GOVERNO SPIAZZATO, LA PROTESTA DEGLI OPERAI CHE HANNO OCCUPATO L'AUTOSTRADA

Whirlpool scappa subito da Napoli

■ Si sono presi un caffè a palazzo Chigi. Davanti agli importanti presidente del consiglio e ministro dello Sviluppo economico, i vertici italiani di Whirlpool hanno annunciato che lo stabilimento di Napoli verrà chiuso il primo novembre. Un'accelerazione della dismissione. Unica alternativa: la decisione di ramo d'azienda al fan-

tasma Prs. La scusa della fuga: il calo delle vendite di lavatrici di alta gamma non prevedibile solo pochi mesi fa. Il governo non può fare niente. Se non tentare di trovare un acquirente interessato alla produzione di lavatrici. Immediata la reazione dei 420 operai di Napoli: si sono riversati all'ingresso dell'auto-

strada. La polizia ha provato a sbarrare la strada con le camionette senza risultato. La tensione era altissima. Hanno tenuto la posizione per circa due ore e poi sono rientrati in sede per un'assemblea. In città sarà sciopero generale mentre in tutto il gruppo - 5.500 dipendenti in Italia - c'è già mobilitazione.

FRANCI E POLLICE A PAGINA 4

ISTAT, L'ECONOMIA SOMMERSA IN ITALIA Oggi vale sei leggi di bilancio

■ Per l'Istat l'economia illegale ne valeva altri 19 nel 2017. Con l'economia sommersa il totale fa 211 miliardi di euro, vale a dire sei leggi di bilancio all'anno. Un continente dove dilaga an-

che il lavoro nero, sommerso e precario nel settore dei servizi e nel lavoro di cura. Le cause, e le soluzioni, all'evasione fiscale vanno cercate in questo mondo

CICCARELLI PAGINA 5

La guerra siriana In una settimana il mondo è cambiato

ALBERTO NEGRI

In una settimana il mondo è cambiato: è arrivato il Capo, quello vero. Questa non è una guerra come le altre: il mondo uscito dal crollo del muro di Berlino nell'89 è cambiato ancora una volta. In pochi giorni sono stati bruciati 30 anni di storia, forse li ha guadagnati Putin diventato il vero co-gestore della politica internazionale.

— segue a pagina 19 —

all'interno

Migranti 1/Grecia Rogo nel campo di Samos, Atene teme il ricatto turco

■ 600 profughi evacuati dall'hot spot di Vathy, sovraffollato, senza acqua e servizi igienici. E il Sultano ripete le minacce all'Ue: «Apriremo le porte a 3,6 milioni di rifugiati»

CRISTINA MASTRANDREA PAGINA 10

Migranti 2/Lampedusa Ritrovati 12 corpi. Alarm phone: a Malta «ignorati» 80 profughi

■ I sommozzatori hanno individuato il barchino naufragato il 7 ottobre. Tra i corpi ritrovati madre e figlio abbracciati. Alarm phone: «Da Malta ore d'attesa per salvare 80 profughi»

ADRIANA POLLICE PAGINA 10

LEGGE DI BILANCIO Mille euro, l'ultimo scontro è sul tetto



■ Il primo punto interrogativo, quando i ministri arrivano a tarda sera a palazzo Chigi per il cdm dedicato alla legge di bilancio, sull'effettivo varo o meno della manovra. Lo scontro del giorno invece è sulla decisione di riportare il tetto del contante a 1000 euro. I renziani ribattono: «Ve lo votate da soli». **COLOMBO A PAGINA 2**

ZINGARETTI «Pd e 5s, il nuovo polo progressista»

■ Il segretario Zingaretti formalizza alla direzione la svolta dem. In soffitta la vocazione veltroniana, si va verso un Pd riformato, dove il leader non è più candidato premier e il congresso sarà (più) basato sul confronto delle piattaforme politiche. Entra nello statuto anche il congresso straordinario. E sulle alleanze: «Pd e 5s insieme rappresentano il 40 per cento dell'elettorato italiano. Occorre verificare se nell'azione dei prossimi mesi riusciamo a superare diffidenze e conflitti» **DANIELA PREZIOSI A PAGINA 3**

DOPO LA SENTENZA Catalogna in tensione Sánchez guarda a destra



■ Continuano le proteste, e le cariche della polizia, in tutta la regione. Il ministro degli interni indaga su «Tsunami Democratico per capire chi c'è dietro. Per ora l'unico volto noto è quello dell'ex ct del Barça Pep Guardiola. Sánchez chiede a Pp e Ciudadanos di fare fronte comune contro le proteste.» **LUCA TANCREDI BARONE A PAGINA 7**

Sgomberi Pentitevi! E correte al Nuovo Cinema Palazzo

CHRISTIAN RAIMO

Ieri alcuni ufficiali giudiziari a Roma hanno messo i sigilli al Nuovo cinema Palazzo e hanno sequestrato l'immobile, provando a mettere in atto uno sgombero annunciato da mesi. Dopo poco gli occupanti sono comunque rientrati.

— segue a pagina 6 —

NUOVO CINEMA PALAZZO Tentano lo sfratto, ma il quartiere riapre le porte



■ A San Lorenzo a Roma la proprietà ha preso l'iniziativa per rientrare in possesso dell'edificio occupato. Immediatamente sono accorsi in 200 tra abitanti del quartiere e attivisti del resto della città. Porte riaperte e assemblea. Ed è scoppiata la polemica politica. Il vicesindaco Bergamo: «L'esperienza va salvaguardata» **NERLI A PAGINA 6**

Poste Italiane SpA - In. a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. - Sped. in abb. post. - 46020/01
9 770225 215000
9 0316





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCMM-N° 285 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 16 Ottobre 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA FIDES, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - "L'ESPRESSO"

Liechtenstein ko
Nove vittorie di fila Mancini come Pozzo Di Lorenzo, esordio che convince
Majorano e Ventre a pag. 20



Il nipote Veneruso
«Vi racconto i sentimenti di mio zio Massimo Troisi ma nel film non muore»
Prestisimone a pag. 16



Il fenomeno Ippica, i tre re napoletani del trotto mondiale
Borrelli a pag. 21



Lite sul Fisco, resta Quota 100

►Primo sì a manovra e decreto fiscale. Tetto al contante e carcere agli evasori, duello Conte-Renzi Più soldi in busta paga ai lavoratori. La cedolare secca sugli affitti per sempre ma sale al 12,5%

L'analisi

GLI ERRORI DEL PASSATO E IL CORAGGIO CHE MANCA

Paolo Balduzzi

Panta rei, ripeteva Eraclito: tutto scorre, tutto cambia e niente è mai uguale a se stesso. Quasi duemila anni dopo, Tomasi di Lampedusa aveva già smentito ne «Il gattopardo» un mondo che tutto vuol cambiare, sì, ma affinché in realtà nulla cambi davvero. Questa immagine è stata ormai più e più volte usata per descrivere la politica italiana. Stavolta siamo alla conferma di un male antico, con una novità: il Paese finisce vittima dei ricatti del passato. Ovvero di riforme o strumenti di elargizione che aumentano la spesa corrente tutti mirati agli elettorati di riferimento.

Un ricatto che tende a perpetuare gli errori del passato. La riproposizione della somma tra 80 euro, Quota 100 e Reddito sommati alla necessità di tamponare con 23 miliardi l'aumento dell'Iva lascia solo poche briciole all'innovazione e alla crescita. E invece una rimodulazione di questi strumenti avrebbe potuto puntare la posta su una vera scossa alla nostra economia. Tutto ciò è evidente dalla surreale discussione che è ruotata intorno al Consiglio dei Ministri di ieri sera, una riunione già rinviata e tuttavia cruciale per definire i primi paletti della nuova legge di bilancio (che, invece, sarà probabilmente approvata il prossimo 21 ottobre).

Continua a pag. 43

La crisi Il governo non convince l'azienda, fabbrica occupata



Whirlpool chiude, acquirenti verso l'addio

Valerio Iuliano
Luigi Roano

La trattativa fallisce e Whirlpool annuncia la cessazione dell'attività, dal primo novembre, nello stabilimento di Napoli. Fallito il vertice a Palazzo Chigi tra governo e azienda. Accuse reciproche, esplose la rabbia dei 450 dipendenti, acquirenti verso l'addio.

Alle pagg. 10 e 11 con Santonastaso

Il commento

DISOCCUPATI E RISCHIO CLAN IL DOPPIO PREZZO PER NAPOLI

Isaia Sales

Nella decisione della Whirlpool di interrompere la produzione dello stabilimento di Napoli dal primo novembre ha contribuito forse un atteggiamento poco collaborativo del governo nazionale? Continua a pag. 43

Servizi da pag. 2 a 5

Il faccia a faccia

Matteo contro Matteo i due nemici uniti solo dalle stoccate al premier

Matteo contro Matteo, Renzi contro Salvini nel salotto televisivo di Bruno Vespa, a «Porta a Porta». Nel duello uniti nelle critiche a Conte. «Ancora Rosicchi», incalza l'ex premier. «Hai il 3%», replica l'ex ministro.

Ajello a pag. 7

L'anticipazione

La lotta per il potere nell'era digitale

Mauro Calise
Fortunato Musella

Lo tsunami web ha cambiato, in pochi anni, il Dna della nostra società. Tutti alla rincorsa dei dati digitali, le tracce che lasciamo in una realtà virtuale dove sino a poco tempo fa ci sembrava di «andare», e che invece ha inghiottito le nostre vite. In un solo minuto della rete sono totalizzate 4,2 milioni di visualizzazioni su YouTube, 3,7 milioni di ricerche su Google, 38 milioni di messaggi via WhatsApp, 187 milioni di email inviate e oltre 481.000 nuovi tweet pubblicati.

Continua a pag. 42

Disastro Circum al lavoro e a scuola a piedi sui binari

Napoli, si ferma l'ennesimo treno dei pendolari centinaia di persone a bordo costrette a scendere

Francesco Gravetti

Disastro Circum. È accaduto anche ieri intorno alle 8.30, in un orario con i treni pieni di pendolari diretti a Napoli. Il convoglio proveniente da Baiano e diretto a Napoli s'è fermato per un guasto a poche centinaia di metri dalla stazione di piazza Garibaldi. Fumo che entra nei vagoni, paura tra i viaggiatori, costretti a scendere e a procedere, a piedi, verso il capolinea.

A pag. 29



Viaggiatori a piedi sui binari

La storia Il bambino con la malattia rara Gabriele, i dubbi del donatore rinviato il trapianto salva-vita

Barbara Tafuri

È tutto pronto. Da settimana. Come per la preparazione di un grande evento. Perché un trapianto di midollo è un grande evento. Ma può capitare che il donatore non sia più disponibile. È successo più o meno così per Gabry, il bambino di due anni, figlio di un ingegnere napoletano che vive a Milano, affetto da una malattia genetica rarissima, la Sifid, l'anemia sideroblastica con im-

munodeficienza delle cellule B che provoca alte febbri periodiche e ritardo dello sviluppo. Ad annunciare il rinvio Cristiano Costanzo, il suo papà: «Il donatore - ha scritto - ha chiesto un rinvio di data. Non conosciamo i motivi di questa richiesta che saranno più che validi e non giudichiamo il nostro donatore che comunque è il nostro angelo (e come tale continueremo a definirlo), tuttavia questo rinvio ci ha provati».

A pag. 35





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141-N° 285 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2003 con L.43/2004 art.1 c.1 DCB-PM

NAZIONALE



Mercoledì 16 Ottobre 2019 • S. Margherita Alacoque

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ilmessaggero.it)

A Bologna
La prima volta al mondo del trapianto di vertebre
Arcovio a pag. 25



La sentenza Uefa
Saluti romani Lotito evita la stangata: chiusa solo la curva Nord
Bernardini nello Sport



Liechtenstein ko
La giovane Italia regala a Mancini il record di Pozzo 5-0 e nona vittoria
Nello Sport



Il Messaggero
3 PUNTI
ilmessaggero.it/sport

Quota 100 resta, scontro sul fisco

► Manovra, primo sì alla bozza per la Ue. Tetto al contante, duello tra Conte e Renzi-Di Maio
Sfida sul carcere agli evasori. Taglio del cuneo per i lavoratori. Statali, aumenti solo per 50 euro

Riforme sbagliate
Prigionieri degli errori del passato

Paolo Balduzzi

Panta rei, ripeteva Eraclito: tutto scivola, tutto cambia e niente è mai uguale a se stesso. Quasi duemila anni dopo, Tomasi di Lampedusa aveva già smentito il filosofo di Efeso, dipingendo ne "Il gattopardo" un mondo che tutto vuol cambiare, sì, ma affinché in realtà nulla cambi davvero. Questa immagine è stata ormai più e più volte usata per descrivere la politica italiana. Stavolta siamo alla conferma di un male antico, con una novità: il Paese finisce vittima dei ricatti del passato. Ovvero di riforme o strumenti di elargizione che aumentano la spesa corrente tutti mirati agli elettori di riferimento. Un ricatto che tende a perpetuare gli errori del passato. La riproposizione della somma tra 80 euro, Quota 100 e Reddito sommata alla necessità di tamponare con 23 miliardi l'aumento dell'Iva lascia solo poche briciole all'innovazione e alla crescita. E invece una rimodulazione di questi strumenti avrebbe potuto puntare la posta su una vera scossa alla nostra economia.

Continua a pag. 29

ROMA Manovra, primo sì alla bozza per la Ue. Quota 100 resta, è scontro sul fisco. Tetto di mille euro per le operazioni in contanti, duello tra Conte e Renzi-Di Maio. L'ira del premier Giuseppe Conte: basta diktat. Non c'è accordo sul carcere agli evasori e il taglio del cuneo fiscale è solo per i lavoratori. Statali, aumenti solo per 50 euro. Per l'anno prossimo nella manovra ci saranno solo 224 milioni in più. Delusione dei sindacati.

Bassi e Gentili alle pag. 2, 3 e 5

Il decreto sulle tasse

Sanzioni da 30 euro a chi rifiuta le carte supermulta per compensazioni sbagliate

Luca Cifoni

Sanzioni per spingere il passaggio ai pagamenti tracciabili: nel decreto sulle tasse ad esempio viene formalizzata la sanzione per gli



esercenti che non accettano carta di credito e bancomat dai clienti: dovranno pagare 30 euro di multa più il 4 per cento del valore della transazione.

A pag. 4

Autonomia speciale

Le cinque Regioni ricevono e spendono il doppio delle altre

Diadato Pirone

La provincia di Bolzano, la provincia di Trento, la Regione Valle d'Aosta. È il podio dei territori dove vivono gli italiani più fortunati.

A pag. 9

Siria, altolà italiano
Putin frena l'avanzata di Erdogan

ROMA Svolta sul terreno in Siria. Dopo alcuni giorni di prudenza, almeno dal punto di vista delle dichiarazioni ufficiali, ieri Vladimir Putin ha deciso di scendere in campo per frenare l'offensiva della Turchia nel nord della Siria. Da ieri l'esercito di Assad ha il «totale controllo» di Manbij, località strategica ovest del fiume Eufrate, alle cui porte stavano facendo pressione le milizie arabe filo-Ankara. **G**uaita, Mangani e Verrazzo alle pag. 10 e 11



«Torneremo ancora», testamento del cantautore gravemente malato



L'eredità dolente di Battiato: ultimo brano

Franco Battiato con il direttore d'orchestra Carlo Guaitoli

Danielli a pag. 27

Ama ai netturbini: «Multate i romani o pagherete voi»

► Roma, la municipalizzata spedisce 300 addetti per fare sanzioni mentre le strade sono invase

Le sette piaghe della città

Lorenzo De Cicco

«Multate i romani o sarete multati». Nei giorni della crisi dei rifiuti a Roma diktat dell'Ama ai suoi dipendenti. Colpito anche chi ha lasciato solo una busta accanto ai bidoni stracolmi.

A pag. 15

Migranti, la strage
Madre e figlio uniti: giù in fondo al mare

Valentina Errante

Abbracciati in fondo al mare. La giovane mamma e il suo bambino di pochi mesi.

Occupazione Capitale
Il Cinema Palazzo: ritorno alla legalità solo per mezz'ora

Marco Pasqua

È durato poco meno di un'ora il ritorno alla legalità, smarrita ormai otto anni e mezzo fa, da quando un gruppo di antagonisti - era il 15 aprile del 2011 - ha scelto di appropriarsi, con la forza, del Cinema Palazzo. Eseguito lo sfratto dall'ufficiale giudiziario, il cinema è stato di nuovo occupato.

A pag. 14



FORTUNA PER IL CAPRICORNO

Buongiorno, Capricornol
Nella vita professionale contate più di un nemico, tra le stelle però uno soltanto si comporta in maniera ostile, imprevedibile, Marte in Bilancia, dove resta ancora un mese, ragione per cui dovete organizzare carriera e affari in modo più discreto e circostanziato. Parlate solo quando avrete raggiunto il risultato.

In amore no, apritevi sotto questa Luna in Toro, deposito del vostro amore, passione, fortuna. Auguri.

L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 16 ottobre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

ristora
INSTANT DRINKS

Bologna

**Staveco, fumata nera
Nessun accordo
con il Demanio**

Rosato In Cronaca



Basket EuroCup

**E' una Virtus
inarrestabile:
settimo sigillo**

Selleri In Cronaca

ristora
INSTANT DRINKS

Quota 100 resta, stretta sul contante

Manovra, multe ai negozi che rifiutano il bancomat. Lotteria degli scontrini. Taglio del cuneo solo ai lavoratori Servizi e Marmo a p. 2 e 3

Visti da vicino

**I due Matteo
Così uguali
e così diversi**

Michele Brambilla

Ieri sera Salvini e Renzi si sono presentati da Vespa che sembravano l'uno la copia dell'altro. Intanto, due Mattei. Erano poi vestiti come fratellini: stesso abito blu e stessa cravatta scura; pure la camicie erano entrambe bianche, e l'unica quasi impercettibile differenza era che una sola era siglata: M. S., con la emme rossa e la esse nera. Tutti e due sono inoltre quarantenni e tutti e due incontinenti nell'eloquio. Ma tutti e due, soprattutto, hanno lo stesso obiettivo: far sloggiare il professor Giuseppe Conte da Palazzo Chigi. Il Matteo fiorentino, questo intento, lo nega risolutamente: e può darsi che dica il vero.

Continua a pagina 5



IERI IN TV STORICO MATCH RENZI-SALVINI

È SOLO L'INIZIO

Coppari e G.Rossi a pagina 5

Naufragio davanti a Lampedusa

**Barca di migranti
in fondo al mare
Mamma e bimbo
morti abbracciati**

Servizio a pagina 13

PROPOSTA DI MATTEO RICCI

**«Meno onorevoli?
Diamo più soldi
ai poveri sindaci»**

Passeri a pagina 4

Dopo il verdetto di Strasburgo

**Il generale
Antimafia
«Ergastolo duro
non si tocca»**

Boni pagina 7



Quella notte del '67 a Canzonissima

**La ferita di Morandi
«Così morì mia figlia»**

Degli Antoni a pagina 9



Era tutto pronto per l'intervento a Brescia

**Gabry, stop al trapianto
Il donatore chiede tempo**

Vazzana a pagina 14

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

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





MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 2019 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXVIII - NUMERO 244, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sull'IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5386.200 www.manzoniadvertising.it



NAZIONALE RECORD, 5-0 IN LIECHTENSTEIN
Samp, parla Ranieri: il modulo?
Conta di più impegnarsi alla morte
L'INVIATO BRUSORIO E FRECCERO / PAGINE 38-41



IL RACCONTO
Fanatismo, cicatrici e lambrusco
Sul ring del wrestling all'italiana
L'INVIATO SCARCELLA / PAGINA 37



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Economia-Marittimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 32-33
Xte	Pagina 35
Sport	Pagina 38
Hero	Pagina 43

RENZI-SALVINI, DUELLO IN TV TRA BATTUTE E ACCUSE

Tetto all'uso del contante e multe ai commercianti se rifiutano carte di credito

Nella notte il governo ha discusso le misure all'insegna della lotta all'evasione. Tre miliardi per tagliare le tasse in busta paga, resta quota 100 per le pensioni

IL COMMENTO

MARCO ZATTERIN

UNA MANOVRA A SOMIGLIANZA DEL PAESE

Si poteva fare meglio. L'ideale sarebbe stato smontare la manovra "robbing hood" gialloverde che redistribuiva in modo inefficace e incompiuto dai poveri ai poveri. Sarebbe bastato il coraggio di rivedere l'Iva, e dar retta agli economisti che da sempre sostengono che una soluzione delle difficoltà italiane sta nello spostamento del peso fiscale dai beni produttivi a quelli improduttivi, dal lavoro ai palazzi, per esempio. Invece è prevalso il terrore di regalare all'altro Matteo un tweet sui vampiri che alzano le tasse. E la legge di bilancio ha finito per diventare lo specchio dell'Italia.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

7,2 miliardi

I ricavi previsti dalla lotta all'evasione fiscale, da ottenere con incentivi all'uso delle carte e con il tetto all'uso del contante

3 miliardi

Il taglio del cuneo fiscale. L'ipotesi è quella di ridurre le tasse sul lavoro a chi ha un reddito fino a 35 mila euro lordi l'anno

96,3 milioni

I maggiori introiti previsti dalla "tassa sulla fortuna". Per le vincite superiori a 500 euro il prelievo passa dal 12% al 15%

490 milioni

Il valore su base annua del superticket sanitario da 10 euro sulle visite specialistiche, che sarà abolito da luglio

BARBERA, GIOVANNINI, LA MATTINA, LOMBARDO, MARTINI E RUSSO / PAGINE 2-7

LAMPEDUSA, TROVATI 12 CORPI

Madre e figlio abbracciati nel relitto in fondo al mare

Tra i 12 corpi nel barcone affondato a Lampedusa c'è anche una mamma abbracciata al figlio.

F. ALBANESE / PAGINA 10

LA BIMBA A CUI UN OSPEDALE DI LONDRA VOLEVA SOSPENDERE LE CURE

Tafida al Gaslini per vivere La mamma: «Sarà italiana»

Tafida è a Genova e continuerà all'ospedale Gaslini la sua battaglia per la vita. «Sta bene, durante il viaggio era sveglia, è stato emozionante», dice Shelima, la mamma della bambina a cui il Royal Ho-

spital di Londra voleva interrompere le cure perché riteneva che non ci fossero margini di miglioramento. La famiglia ha chiesto per lei la cittadinanza italiana.

FORLEO / PAGINA 13

Liguria, allagamenti e frane Svolta nella chiusura delle scuole

La prima vera ondata di maltempo dell'autunno mette a dura prova la Liguria. Frane, allagamenti, strade interrotte, danni (foto Pambianchi). Nel ponente genovese è esondato il torrente Stura. Genova prova la chiusura delle scuole a macchia di leopardo. CASALI, DE FAZIO, DORIA E FAGANDINI / PAGINE 18 E 19



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

BUONGIORNO

Probabilmente dobbiamo delle scuse a Matteo Salvini il quale, l'altro giorno, in un'intervista al Foglio, ha giurato di non volere l'uscita dall'euro. L'euro «è irreversibile», ha detto, di modo che entri anche nelle teste di noi giornalisti, e la smettiamo di «alimentare fantasie strane». Ecco, parlo a nome di tutti, siamo spiacenti. Caro Salvini però ci creda, non c'era dolo. È un fraintendimento. Può essere che quando lei ha detto, un anno fa, sempre al Foglio, che l'euro è «reversibile», noi abbiamo capito che era reversibile. Sa, la fretta. Ripensandoci ha ragione lei: è irreversibile quindi è reversibile. Forse. Poi qui non è nemmeno facile addentrarsi nella sua sintassi ricercata, così quando le capita di dire che «l'euro ha fatto strage peggio dei nazisti», non stiamo tanto lì a leggere fra le righe, ci viene da

FANTASIE STRANE | MATTIA FELTRI

pensare un po' di riflesso che lei l'euro non lo vuole più. «L'euro è un crimine contro l'umanità», si conviene, è una frase ambigua e tocca ammetterlo: niente ci autorizzava a dedurre una sua antipatia per i crimiati contro l'umanità. Oltretutto altre volte l'aveva spiegato bene, «dall'euro non si esce», e adesso lo abbiamo capito, l'euro è «irreversibile». Irreversibile! E infatti l'intervista al Foglio era ancora calda di stampa, e la sera lei è andata in tv e ha confermato tutto: «La moneta si può ridiscutere». Quindi è reversibile, cioè irreversibile. Tutto chiaro. (Io sono anche favorevole che noi si continui a intervistare Salvini, in tv e sui giornali, ma suggerisco di apporre un avvertimento a beneficio di lettori e telespettatori: le risposte dell'intervistato sono irreversibilmente reversibili).

Benucci
Gruppo immobiliare
Compravendite
Esecuzioni: Piazze
Via Pisacane, 98r
16129 Genova
Tel. 010/581959

Benucci
dal 1969
Pratiche Automobilistiche
Rautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i anni
FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Oggi con Il Sole
Casa: la nuova guida
per comprare, vendere
e affittare senza rischi
Dal mercato ai mutui
fino agli sconti del fisco

Oggi con Il Sole 24 Ore un fascicolo di 80 pagine per chi vuole acquistare, vendere o affittare un immobile. Tutte le regole da seguire, i benefici offerti dal fisco e le valutazioni di convenienza

— a 0,50 euro più il prezzo del quotidiano



**Buona Spesa
Italia!**

FTSE MIB 22365,34 +1,21% | SPREAD BUND 10Y 145,40 -0,40 | €/S 1,1007 -0,22% | ORO FIXING 1487,80 -0,19% | **Indici&Numeri** → PAGINE 36-39

Manovra sul filo degli incassi 2020

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Lungo confronto tecnico sui 3 miliardi contabilizzati sull'anno prossimo

Clausole Iva sterilizzate: blocchi gli aumenti per 23,1 miliardi di euro

Rinnovo contratti pubblici: per il triennio 2019-2021 stanziati 3,1 miliardi di euro

Giornale chiuso in redazione alle 24

Il Consiglio dei ministri riunitosi ieri a tarda sera ha avviato la macchina di una manovra 2020 che punta ad attestarsi sui 30-31 miliardi. Il CdM ha dato l'ok al Documento programmatico di bilancio, cioè il budget da inviare a Bruxelles. Nel Documento sono state dettagliate le misure della manovra, fatta di legge di bilancio e decreto fiscale, sui quali è stato avviato l'esame a Palazzo Chigi. Sull'impostazione della manovra ha pesato l'incognita tecnica della proroga al 2020 di 3 miliardi di introiti da partite leva e forfettari. Confermati i 3 miliardi per il taglio del cuneo fiscale. Una cifra che dal 2021 salirà a oltre 5 miliardi.

— Servizi alle pagine 2-3

LE ALTRE NOVITÀ

1 LAVORO
Ai lavoratori dipendenti sconto fiscale in busta paga fino a quota 35mila euro



Da oggi Il Sole spiegherà la manovra con articoli e guide.

2 PARTITE IVA
Flat tax, salta il calcolo semplificato con i costi valutati a forfait

3 ANTEVASIONE
Sanzione di mille euro per ogni F24 che contiene compensazioni indebite

4 INDUSTRIA 4.0
Rifinanziati gli sconti per innovare i macchinari e investire sull'hi-tech

Doppia sanzione per chi non permette l'uso del Pos ai clienti

DL FISCALE

Tetto all'utilizzo del contante riportato a mille euro. Conti dedicati per studi e imprese

A Palazzo Chigi è arrivato ieri sera per un primo esame anche il decreto fiscale collegato alla manovra. L'ultima versione, composta da oltre 50 articoli, punta su quattro direttrici: contrasto alle frodi nei carburanti, alle compensazioni inde-

bite, all'evasione e all'uso del contante. Tra le novità spuntate ieri la doppia sanzione per i commercianti che non si doteranno del terminale o non accetteranno i pagamenti tramite moneta elettronica: oltre alla sanzione fissa di 30 euro ne scatterà una pari al 4% del valore della transazione per cui si nega il pagamento tracciabile. Nella lotta al contante, la norma più dibattuta è il ritorno della soglia per l'utilizzo del cash a mille euro rispetto ai 5mila attuali.

Mobili, Parente, Trovati — a pag. 5

PENSIONI

Quota 100, saltano i correttivi ma si tratta sulle finestre 2021

Rogari e Trovati — a pag. 2

TRENI LOW COST. DOPO L'ESORDIO IN GERMANIA LA COMPAGNIA PUNTA A SVEZIA E FRANCIA



Dal bus ai treni. Dopo aver rivoluzionato il mercato delle autostrade, FlixBus prepara una seconda rivoluzione: quella dei treni low cost, con il marchio FliXTRAIN

FlixBus estende la sua sfida alle ferrovie

Marco Morino — a pag. 14

Fmi: crescita globale ai minimi dal 2008

WORLD OUTLOOK

Effetto dazi, stima al 3% «Bene le misure Bce e Fed, ma rischi da tassi negativi»

Il Fondo monetario internazionale lancia l'allarme sulla crescita globale, con una drastica revisione al ribasso per quest'anno - a quota 3% - a causa soprattutto delle guerre commerciali, oltre alla crisi dell'auto: si tratta dello 0,2% in meno rispetto a luglio e ai minimi dalla grande crisi del 2008-09. La ripre-

sa attesa per il 2020 resta «precaria», ferma al 3,4%. Quanto all'Italia, viene stimata una crescita zero nel 2019 e un +0,6% l'anno prossimo. È il verdetto World economic outlook, presentato a Washington, che sottolinea il ruolo delle Banche centrali nel contenimento dell'impatto delle tensioni commerciali: «Senza le politiche espansive di Fed e Bce - avverte l'Fmi - la crescita sarebbe inferiore dello 0,5% sia quest'anno che il prossimo. L'Fmi tuttavia mette in guardia sugli effetti che i tassi negativi possono avere sulla stabilità dei mercati.

Di Donfrancesco — a pag. 8

ECONOMIA MONDIALE

UNA FRENATA AUTOINFLATTA di Giorgio Barba Navaretti

Una frenata autoinflata da politiche economiche dissenzite che alimentano incertezza e preoccupazione. La diagnosi dell'Fmi per spiegare il nuovo ribasso nelle stime di crescita mondiale è di particolare durezza. — Continua a pagina 8

FINTECH

LIBRA, I DATI E I REGULATORI di Marco Onado

Il progetto Libra per una moneta digitale globale sembrava inizialmente destinato a un sicuro successo, forte com'era di un patto fra il gigante dei social network e i principali attori non bancari del sistema dei pagamenti. — Continua a pagina 13

300 milioni

Salvataggi Alitalia, Atlantia chiede un partner industriale
Gianni Dragoni — a pag. 17

400 aziende

Nord Est Sempre più Pmi venete sotto il controllo della mafia
Barbara Ganz — a pag. 13

PANORAMA

BREXIT

Svolta sul confine irlandese: pronta l'intesa Londra-Ue

Ue e Regno Unito avrebbero trovato la quadra su Brexit. Lo riferiscono i media britannici; possibile già oggi l'annuncio dell'accordo. Quanto al nodo più controverso della trattativa, quello del confine irlandese, nei fatti l'Irlanda del Nord rimarrebbe nel territorio doganale britannico, ma applicando nel contempo le norme doganali comunitarie. — a pagina 25

IL POLO SIDERURGICO

Ex Ilva, Arcelor scaria Jehl La guida a Lucia Morselli

Cambio al vertice di ArcelorMittal Italia che controlla l'ex Ilva di Taranto. L'amministratore delegato Matthias Jehl ha lasciato l'incarico e al suo posto arriverà Lucia Morselli, che in passato ha ricoperto anche il ruolo di amministratore delegato di Accia Speciali Terni dal 2014 al 2016. — a pagina 21

L'ITALIA E L'EUROPA

Il futuro dei Parlamenti tra riforma e continuità

di Nicola Lupoi — a pagina 23

ELETTRODOMESTICI

Whirlpool chiude Napoli Il governo pensa a Invitalia

Whirlpool ha annunciato ieri che dal primo novembre avvierà le procedure per cessare l'attività produttiva nel sito di Napoli. Per la multinazionale non ci sono state le condizioni per discutere con il Governo il piano di riconversione. Intanto il Mise studia un intervento di salvataggio con Invitalia sul modello Alcoa. — a pagina 15

lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



Licenziamenti, una lotteria per chi deve risarcire

Matteo Prioschi — a pag. 33

Nordovest

VENERDI' IN EDICOLA
Maxi riorganizzazione per i porti della Liguria





IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì 16 ottobre 2019 € 1,20

S. Edvige
Anno LXXV - Numero 285

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

www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

Come Monti, guerra alle banconote

Manovra Fino a tarda notte litigano tutti sulle tasse e sulle manette destinate agli italiani
Torna lo spettro del tetto massimo di mille euro per spese in contanti. Stessa scelta del prof

IL TEMPO di Oshø

Duello insipido fra i due Mattei da Vespa

De Leo → a pagina 5

■ La manovra di Conte riporta indietro l'Italia all'epoca del governo Monti. Oggi come allora scatta la guerra al contante: tetto massimo per le spese fissato a mille euro. Scontro fino a notte fonda all'interno dei partiti che compongono la maggioranza. Corsa contro il tempo per definire e approvare il documento programmatico di bilancio che l'esecutivo avrebbe dovuto mandare a Bruxelles entro la scorsa mezzanotte. Il dl fiscale esclude al momento l'ipotesi di manette per i grandi evasori.

Caleri → a pagina 3

Bergoglio nomina Gauzzi Brocchetto Il vice di Giani nuovo capo dei gendarmi del Papa

Di Corrado → a pagina 14

Truffati pure Bonanni e Gamberale Preso una talpa all'Inps Rubava pensioni dei vip

Ossino → a pagina 11

Verso Euro2020 La nuova Italia travolge 5-0 il Liechtenstein



Pierotti → a pagina 26

Reportage dal palazzo del delitto. Nulla è cambiato, nonostante i proclami. Scappati però i ragazzi perbene Un anno dopo Desirée a San Lorenzo solo i pusher

Ennesima aggressione ai sanitari Crisi di nervi e la paziente picchia medico e infermiere

Sbraga → a pagina 21

■ A un anno di distanza dalla morte della sedicenne Desirée Mariottini nel palazzo abbandonato di via dei Lucani, San Lorenzo è ancora un quartiere ferito: tanti giovani si sono spostati in altre zone della Capitale e molti locali sono stati costretti a chiudere. Sui portoni dei palazzi cartelli «vendesi» e «affittasi». E a piazza dell'Immacolata, simbolo della movida, sono rimasti solo i pusher.

Liburdi → a pagina 16

Per una settimana di nuovo caos Rifiuti, è di nuovo emergenza Scaduta l'ordinanza regionale

Magliaro → a pagina 19

TESSUTI ARREDO ROMA

BIANCHERIA BELLORA 70%
TESSUTI OGGI METTO 1 IN OMAGGIO

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

di Maurizio Costanzo

IL DIARIO

Chi scrive ritiene che i molestatori, come categoria, andrebbe sempre multata e arrestata. Ma è successa una cosa singolare che ha sorpreso e infastidito un molestatore on line. Un uomo, infatti, trovato il numero telefonico di una donna, ha cominciato a insistere con messaggi, fino a che le ha inviato una fotografia che ritraeva i propri attributi. Senza batter ciglio, la sua corrispondente, gli ha mandato un'altra fotografia che mostrava i propri attributi. Sì, era una ragazza trans di Glasgow. Non conosco le reazioni del molestatore che, probabilmente, d'ora in avanti, ci penserà due volte prima di fotografarsi con l'autoscatto e inviare immagini in giro per il mondo.

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

SUSTENIUM PLUS LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!



Mercoledì 16 Ottobre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 241 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta indicibile nel Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,00 - Marketing Oggi € 0,90

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



ECOBONUS
La detrazione imputata ai soci non può essere ceduta
Provincia a pag. 38

CESSIONI INTRAUE
È frode usare illegittimamente il regime del margine
Alberici a pag. 39

FIRMATO IL CONTRATTO
Decreto Dignità a maglie larghe per i lavoratori in somministrazione
Damiani a pag. 40

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Manovra 2020 - La bozza del decreto legge fiscale
Cessioni intracomunitarie - La sentenza della Corte di cassazione
IO ONLINE
Ecobonus - La risposta a interpellato dell'Agenzia delle entrate

Fornero: Grillo era contro di noi e ora vuole i tecnici. Parlano di manette e fanno i condoni
Carlo Valentini a pag. 6



Professionisti, conto dedicato

Obbligatoria l'apertura di un c/c speciale su cui far transitare entrate e uscite dello studio. Sanzioni pesanti per chi non accetterà i pagamenti elettronici

da a pag. 32

Le novità nella bozza di decreto fiscale

Professionisti

- Obbligo di conti dedicati dove far affluire i compensi riscossi nell'esercizio dell'attività e per pagare le spese sostenute. La norma vale anche per le imprese individuali
- Trenta euro di sanzione più il 4% del valore della transazione per chi non accetta i pagamenti elettronici. La sanzione vale anche per i commercianti

Compensazioni

- Crediti Iva, Irpef e Irap oltre i 5 mila euro potranno essere usati in compensazione solo dopo il 10° giorno dalla presentazione della dichiarazione con visto di conformità

Contante

- La soglia ritorna a mille euro dai 3 mila attuali

Iva

- Il 2021 sarà l'anno della dichiarazione precompilata. Già da luglio 2020 il fisco metterà a disposizione dei soggetti passivi Iva registri e liquidazioni periodiche di imposta retroattiva sui corsi per la patente: le prestazioni didattiche diventeranno imponibili solo dal 1° gennaio 2020

Web tax

- Parte dai redditi 2020 il prelievo sui colossi di internet, con un'aliquota del 3%

Giochi

- Tassa sulla fortuna a scaglioni: 15% per le vincite tra 500 e 1.000 euro e poi a salire fino al 25% per vincite oltre 10 milioni

DIRITTO & ROVERSCIO
Lo scrittore Antonio Scaravà ha scritto una pagina isera del Corsera per spiegare perché «l'Italia si ritrova senza bambini». A parte il fatto che, anche se a lui sfuggono, di bambini ce ne sono ancora tante se sono meno di quelli necessari per non far diminuire la popolazione complessiva, le spiegazioni dello scrittore sono lusinghe. Per lui, infatti, i riluttanti a riprodursi si «sono affacciati alla vita nei meravigliosi anni 80, un combinato di edenismo africano, individualismo disperato e ottimismo patinato». Si vede che Scaravà ha del tempo da perdere e non è mai sceso su un treno per pendolari di primo mattino o su un tram nell'ora di punta. Sino, prosegue, i giovani «impastati con una macchia di nichilismo parà di anni 70 e di nichilismo neoliberalista degli anni 80. Non sentendosi sicuro da solo, Scaravà, abbandona le sue giaculatorie e si appoggia anche a L'esaltà che scriveva: «Ero sempre sabato sera e stavo sempre andando a una festa». Chissà che è venuto, Scaravà, Click, ho aperto. Sono già confuso da solo.

RADIOCONTROLLATO UNICO. INCOMPARABILE.

Nuovo Skyhawk: immaginare la perfezione e realizzarla.

- La perfezione nasce dai contenuti. Il nuovo Promaster Skyhawk lo dimostra in un solo orologio tutte le tecnologie più avanzate del nostro tempo. Superiorità, dimostrata dai fatti.
- Radiocollato** L'orologio riceve, via onde radio, il segnale generato da un orologio atomico. La precisione è assoluta, con una tolleranza di 1 sec. ogni 10 milioni di anni.
- Super Titanium** 5 volte più resistente del normale titanio. 40% più leggero dell'acciaio inox.
- Sistema Eco-Drive** A carica luce, naturale o artificiale.
- Vetro Zaffiro** Prezioso e infrangibile.

Acquista Citizen Radiocollato nei migliori negozi della tua città. Beneficenzi dei consigli e dall'assistenza di un professionista scato per te da Citizen.

CITIZEN®
BETTER STARTS NOW

www.citizen.it



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 16 ottobre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

ristora
INSTANT DRINKS

Fiorentina

Ibra e De Rossi, sogni viola per gennaio
Si possono liberare

Galli a pagina 35



Imprese e lavoro

Economia toscana: crescita zero

Vetusti a pagina 16

ristora
INSTANT DRINKS

Quota 100 resta, stretta sul contante

Manovra, multe ai negozi che rifiutano il bancomat. Lotteria degli scontrini. Taglio del cuneo solo ai lavoratori **Servizi e Marmo a p. 2 e 3**

Visti da vicino

I due Matteo
Così uguali e così diversi

Michele Brambilla

Ieri sera Salvini e Renzi si sono presentati da Vespa che sembravano l'uno la copia dell'altro. Intanto, due Mattei. Erano poi vestiti come fratellini: stesso abito blu e stessa cravatta scura; pure la camicie erano entrambe bianche, e l'unica quasi impercettibile differenza era che una sola era siglata: M. S., con la emme rossa e la esse nera. Tutti e due sono inoltre quarantenni e tutti e due incontinenti nell'eloquio. Ma tutti e due, soprattutto, hanno lo stesso obiettivo: far sloggiare il professor Giuseppe Conte da Palazzo Chigi. Il Matteo fiorentino, questo intento, lo nega risolutamente: e può darsi che dica il vero.

Continua a pagina 5



Coppari e G. Rossi a pagina 5

Naufragio davanti a Lampedusa

Barca di migranti in fondo al mare
Mamma e bimbo morti abbracciati

Servizio a pagina 13

PROPOSTA DI MATTEO RICCI

«Meno onorevoli? Diamo più soldi ai poveri sindaci»

Passeri a pagina 4

Dopo il verdetto di Strasburgo

Il generale Antimafia
«Ergastolo duro non si tocca»

Boni pagina 7



Quella notte del '67 a Canzonissima

La ferita di Morandi
«Così morì mia figlia»

Degli Antoni a pagina 9



Era tutto pronto per l'intervento a Brescia

Gabry, stop al trapianto
Il donatore chiede tempo

Vazzana a pagina 14

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

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

Oggi a € 1,50
con
Motore
Mercoledì
16 ottobre 2019
Anno 44 - N°245

la Repubblica

caffè
motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

LA CHIUSURA DI WHIRLPOOL

Come si uccide una fabbrica

Napoli, le garanzie del governo non convincono gli americani: dal primo novembre a casa più di mille lavoratori
Manovra, Di Maio e Renzi contro il tetto dei mille euro per i contanti
Niente carcere agli evasori. Si potrà scaricare la fattura dell'idraulico

di Valentina Conte, Antonio Di Costanzo, Marco Patucchi, Roberto Petrini e Conchita Sannino • da pagina 2 a 5

L'analisi

Un fallimento con due colpevoli

di Massimo Giannini

A Napoli, con la chiusura dello stabilimento Whirlpool, non muore solo un'industria, una comunità, un territorio. C'è molto di più, nella decisione unilaterale della multinazionale americana che dal primo novembre mette i sigilli a una delle sue più importanti fabbriche di lavatrici. C'è prima di tutto la spregiudicata impudenza di un capitalismo che straccia accordi aziendali e patti sociali, cavalcando la tigre della globalizzazione selvaggia, sfruttando il dumping salariale, inseguendo il massimo profitto a qualunque costo. Non c'è giustificazione possibile, per un colosso industriale che decide di buttare in mezzo alla strada oltre 400 famiglie, dopo aver assunto neanche tre mesi fa un impegno formale a riconvertire l'impianto sull'alto di gamma e a trasferire le attività dalla Cina, la Polonia e la Turchia. • continua a pagina 28



▲ Made in Italy L'Atak T-129, elicottero da combattimento turco costruito su licenza della Leonardo

Dagli elicotteri Mangusta ai cannoni

Ecco le armi italiane per la guerra sporca di Erdogan

di Cuzzocrea, Di Feo e Tonacci • a pagina 13

LAMPEDUSA

Madre e figlio abbracciati sulla barca della strage



di Alessandra Ziniti • a pagina 19

La Catalogna

Bruxelles siediti e parla

di Concita De Gregorio

Cantano "Bella ciao" le combattenti curde contro cui Erdogan schiera le truppe, la cantano a Barcellona centinaia di ragazzi seduti a occupare l'aeroporto del Prat. Le prime sono armate, sono in guerra. I manifestanti spagnoli sono disarmati, non violenti, di fronte alla polizia coi fucili carichi di proiettili di gomma. Anche a non voler sapere nient'altro, non si può non sentire l'unisono di quel canto, che è nostro. • a pagina 29

DELITTI SENZA VERITÀ



Regeni, le risposte che pretendiamo da Trump

di Riccardo Luna • a pagina 16



Daphne, Malta adesso paga per la sua morte

di Bonini e Foschini • a pagina 14

PAROLE CONTROTEMPO

EUGENIO BORGNA SAGGEZZA

Prima di tutto
conosci
te stesso



il Mulino

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



Tuttoscienze Al Polo Sud la prima rompighiaccio italiana

SIMONA REGINA - P.30

Kaufmann Il tenore: "Canto meno per stare di più con il mio piccolo"

INTERVISTA DI ALBERTO MATTIOLI - P.25

Europei Goleada in Liechtenstein Mancini record con 9 vittorie di fila

BRUSORIO E BUCCHIERI - PP.34-35



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.283 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPELIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

IL BANCOMAT DIVENTA UNIVERSALE. TETTO DI MILLE EURO PER IL CONTANTE, NO AL CARCERE PER CHI TRUFFA IL FISCO

Una manovra che sfida gli evasori

Conte teme le lobby in aula e scrive a Gualtieri: i politici hanno paura di giocare questa partita

LEGGI DI BILANCIO

LA RICETTA CHE SOMIGLIA ALL'ITALIA

MARCO ZATTERIN

La legge di bilancio è lo specchio dell'Italia, come lo è la maggioranza che l'ha partorita. La strategia economica e contabile del Conte-bis riassume ogni inevitabile ambizione, velleità, soluzione, contraddizione e incongruenza del Paese. A differenza di quella varata dal Conte-uno, disegna però un piano finanziario con meno mance e più attenzione alla produzione, cercando di puntare sulla correzione del disagio sociale e della sofferenza d'impresa che ci tiene sul filo della recessione e gonfia le disegualianze. Ma come per gli esecutivi che lo hanno preceduto, è intrappolata dall'algebra delle scarse risorse. Cerca di guadagnare tempo sapendo che, se va bene, andrà benigno. Ma che, se va male, saranno guai grossi.

Il punto di partenza che emerge dai testi visti finora è che da Palazzo Chigi arriva, a fatica, tutto ciò per cui il governo è stato formato. Sono state sterilizzate le clausole Iva (23 miliardi), poi sono stati racimolati 7 miliardi per le spese di routine e quelle utili per cercar di dare una scossa all'economia. L'europragmatismo del ministro Gualtieri rende l'azione del Tesoro più solida, così avremo un taglietto al cuneo fiscale, del tutto benvenuto, almeno nella logica del poco che è meglio di niente. Il superticket dovrebbe essere scontato, gli asili avranno finalmente un contributo superiore al quasi nulla. È il segno di un difficile principio.

CONTINUA A PAGINA 23

Via libera del Consiglio dei ministri al Documento programmatico del bilancio che lancia la sfida agli evasori. Tra i provvedimenti contenuti nella manovra, il bancomat che di-

venta universale e il tetto di mille euro per il contante. Non passa invece il carcere per chi truffa il fisco. Conte avverte Gualtieri: «Temo le lobby in aula, i politici non hanno il

coraggio di combattere questa battaglia». Il capo del governo bacchetta Renzi e invita il M5S a «non mettere bandierine». BARBERA, GIOVANNINI, LOMBARDO E RUSSO - PP.2-4

I due Matteo da Vespa, scintille in tv e flirt dietro le quinte



Il leader leghista Matteo Salvini stringe la mano all'ex premier Matteo Renzi prima del confronto in tv. LA MATTINATA E MARTINI - PP.6-7

LA TRAGEDIA DI LAMPEDUSA

Madre e neonato abbracciati in fondo al mare

ELENA STANCANELLI

Questa volta dobbiamo rinunciare alla fotografia. La madre e il neonato abbracciati, Pennesima pietà di questi anni di infinite morti per acqua.

CONTINUA A PAGINA 23 ALBANESE - P.15

TRUMP INVIA PENCE PER OTTENERE LA TREGUA DA ANKARA

Siria, è cambio della guardia I russi al posto dei soldati Usa

PASSAGGIO DI CONSEGNE "CORDIALE" IN SIRIA DOVE I SOLDATI AMERICANI HANNO LASCIATO IL POSTO AI RUSSI. TRUMP, CONVINTO DI STRAPPARE LA TREGUA, MANDA IL VICE PENCE IN TURCHIA A MEDIARE CON ERDOGAN.

MASTROLI E I ESTABILE - PP.10-11

L'ATTACCO AI CURDI BOOMERANG POLITICO

L'isolamento del Sultano

GIANNI VERNETTI - P.23

STAMPA PLUS ST+

FRANCIA

LEONARDO MARTINELLI

Un suicidio al giorno Il dramma contadino diventa un film

P.12



VATICANO

DOMENICO AGASSO JR

Un fedelissimo di Papa Francesco capo dei gendarmi

P.13



LE STORIE

FRANCA NEBBIA

In un libro le antiche parole dei piemontesi

P.28

ANDREA PARODI

Torino, il misterioso quadro di Clotilde torna al Valentino

P.28

IMPORTANTE E SERIA ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco

Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89

www.enotecadellastampa.it

BUONGIORNO

Probabilmente dobbiamo delle scuse a Matteo Salvini il quale, l'altro giorno, in un'intervista al Foglio, ha giurato di non volere l'uscita dall'euro. L'euro «è irreversibile», ha detto, di modo che entri anche nelle teste di noi giornalisti, e la smettiamo di «alimentare fantasie strane». Ecco, parlo a nome di tutti, siamo spiacenti. Caro Salvini però ci creda, non c'era dolo. È un fraintendimento. Può essere che quando lei ha detto, un anno fa, sempre al Foglio, che l'euro è «reversibile», noi abbiamo capito che era reversibile. Sì, la fretta. Ripensandoci ha ragione lei: è irreversibile quindi è reversibile. Forse. Poi qui non è nemmeno facile addentrarsi nella sua sintassi ricercata, così quando le capita di dire che «l'euro ha fatto strage peggio dei nazisti», non stiamo tanto lì a leggere fra le righe, ci viene da

Fantasie strane

MATTIA FELTRI

pensare un po' di riflesso che lei l'euro non lo vuole più. «L'euro è un crimine contro l'umanità», si conviene, è una frase ambigua e tocca ammetterlo: niente ci autorizzava a dedurre una sua antipatia per i crimi contro l'umanità. Oltretutto altre volte l'aveva spiegato bene, «dall'euro non si esce», e adesso lo abbiamo capito, l'euro è «irreversibile». Irreversibile! E infatti l'intervista al Foglio era ancora calda di stampa, e la sera lei è andato in tv e ha confermato tutto: «La moneta si può ridiscutere». Quindi è reversibile, cioè irreversibile. Tutto chiaro. (Io sono anche favorevole che noi si continui a intervistare Salvini, in tv e sui giornali, ma suggerisco di apporre un avvertimento a beneficio di lettori e telespettatori: le risposte dell'intervistato sono irreversibilmente reversibili).—

VALUTAZIONI GRATUITE Venerdì 18 e 25 Ottobre Orario continuato 10-18

SANT'AGOSTINO DA 50 ANNI CASA D'ASTE

orologi da polso e da tasca

011 437 77 70 393 28 22 769

Corso Tassoni 56 Torino orologi@santagostinoaste.it



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE

ERSEL
Wealth Management

BofA: Lvmh al comando della classifica del lusso
Il gruppo di Arnault scala la graduatoria. Tra i brand invece svetta Versace Ferraro in MF Fashion



MF
il quotidiano dei mercati finanziari

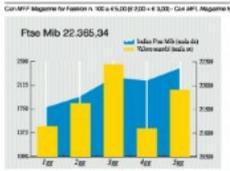
In edicola

Capital
Avvocati d'affari i top in Italia

Anno XXXI n. 264
Mercoledì 16 Ottobre 2019
€2,00 *Classificatori*

IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE

ERSEL
Wealth Management



BORSA +1,21% 1€ = \$1,1007

BORSE ESTERE

Dow Jones	87.000	Euro-Yen	119,53
Nasdaq	8.161	Euro-Fr.Sv	1,0977
Tokyo	22.807	Stg. 10 Y	0,8966
Francfort	12.630	Bund 10 Y	-0,9711
Zurigo	10.049	FUTURE	
Londra	7.812	Euro-Btp	144,71
Parigi	5.708	Euro-Bund	179,8
		Lib. Tiboni	150,06
VALUTE-RENDIMENTI		Ftse Mib	22.265,34
Euro-Dollaro	1,1007	S&P500 Cma	3.000
Euro-Sterlina	0,8706	Nasdaq100 Mib	7.864

FOCUS OGGI

A Mediaset il recesso costa 260 milioni
I soci della controllata spagnola del gruppo tv di Cologno Monzese hanno esercitato il diritto su 40 milioni di azioni. Niente causa di Vivendi in Olanda
Montanari a pagina 13

Tassi, Intesa non segue Unicredit
Gros-Pietro: la banca non scaricherà sui conti correnti il costo della politica monetaria Bce
Cervini a pagina 4

In Gedi prende quota l'ipotesi spezzatino
Agli Agnelli-Elkann andrebbero *La Stampa*, *il Secolo XIX* e i quotidiani locali. Possibile ipo per le radio. Una fondazione per la Repubblica.
Montanari a pagina 12

CONTI PUBBLICI IL GOVERNO VARA LA MANOVRA E DECIDE UNA STRETTA SUI PARADISI FISCALI OFFSHORE

Scudo ai capitali che rientrano
Nel decreto che accompagna la legge di Bilancio inviata a Bruxelles spunta una voluntary disclosure per attrarre i capitali in fuga. Resta quota 100, salta la fusione Imu-Tasi. Cuneo fiscale in busta paga
(Leone a pagina 3)

DOPO L'OPERAZIONE CON INTESA SANPAOLO IL GRUPPO SVEDESE PRESENTA UNA PROPOSTA PER LA DIVISIONE NPL

Intrum in pole per comprare il Cerved
L'importo è vicino a 400 milioni di euro. Il dossier sotto la lente anche di Bain Capital e doValue
(Gualtieri a pagina 7)

NODO ALITALIA
Le condizioni di Atlantia e Fs per partecipare al salvataggio
(Zoppo a pagina 2)

DA DOMANI ALLA FABBRICA DEL VAPORE
Qual è la polizza giusta? Prospetti, costi e rendimenti sotto la lente al Milano Festival delle Assicurazioni
(Messia a pagina 9)

Roma verso intesa con Londra, così Borsa spa resterà italiana
(Dal Maso a pagina 14)

GDO
Esselunga punta ai supermercati scartati dal big Conad-Auchan
(Montanari a pagina 17)

CONTI TRIMESTRALI A WALL STREET
Il trading sui bond incorona Jp Morgan regina delle banche Usa Male invece Goldman Sachs
(Bertolino a pagina 4)

Brexit, più vicino l'accordo con l'Ue
La sterlina vola e le borse brindano
(Campo a pagina 21)

IL ROMPISPREAD
Simona Ventura a processo per dichiarazione infedele dei redditi. The Voice of Irpef

E se lo strumento più innovativo per i tuoi investimenti fosse questo?

Ci sono tanti modi per costruire il tuo portafoglio di investimenti, ma c'è un aspetto che spesso non viene considerato: il tempo. ANIMA applica un approccio graduale a molte soluzioni di investimento: piani di accumulo del capitale, switch programmati e fondi a finestra. Perché il punto non è solo dove investire, né come. Il punto è anche quando.

Contatta il tuo consulente per gli investimenti o visita il sito tempo.animagr.it

ANIMA
Più vicini, più lontano.



Miglior gestore fondi Italia Big dell'Istituto Tedesco Qualità e Finanza. Per maggiori info: www.istituto-qualita.com

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.animagr.it. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di opportunità 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.

Musolino a Shenzhen per Assoport

SHENZHEN Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, è stato delegato da Assoport a rappresentare il sistema portuale italiano a Shenzhen in Cina, nel corso della 14a Fiera della logistica internazionale (CILF 2019). In questo contesto, riunendosi con colleghi provenienti da tutto il mondo nella sala dei ricevimenti dell'Hotel Marco Polo, il presidente Musolino ha sottoscritto una dichiarazione d'intenti, a nome e per conto di Assoport, con l'obiettivo di promuovere una piattaforma per la cooperazione internazionale tra scali marittimi, in particolare sui temi smart port, green port, internet delle cose e rafforzamento delle catene logistiche. Il documento sottoscritto riconosce una grande importanza allo sviluppo delle zone franche e al collegamento industriale tra queste e i porti italiani e cinesi, al fine di promuovere i traffici internazionali e rafforzare la competitività delle rispettive economie regionali, innescando, nel contempo, un processo di contaminazione innovativa tra i diversi nodi della catena logistica mondiale.



Il Piccolo

Trieste

Ferriera di Servola la logistica portuale destinata a vincere sulla siderurgia

Un grande snodo ferroviario al posto di altoforno e cokeria La Cina spettatrice interessata di una metamorfosi epocale

diego d'amelio Era il 1994. Un grande corteo percorse Trieste, aperto dall' allora sindaco Riccardo Illy, in prima linea nella mobilitazione dei lavoratori e di un' intera città per mantenere in vita la Ferriera di Servola, in crisi dopo la fine della siderurgia di Stato. Altri anni. Un quarto di secolo dopo, la parabola dell' acciaieria fondata al tempo degli Asburgo sembra arrivata al capolinea. Il tavolo di crisi appena aperto al Mise potrebbe infatti sancire l' avvio della dismissione dell' area a caldo. L' idea di una riqualificazione logistico-portuale del comprensorio è condivisa dal ministro cinquestelle Stefano Patuanelli, dalla Regione guidata dal leghista Massimiliano Fedriga e dall' Autorità portuale presieduta da Zeno D' Agostino. Vi si aggiunge ora la proprietà, con Giovanni Arvedi decisi a chiudere «a malincuore» la produzione di ghisa, ma pronto a investire in modo cospicuo sulle lavorazioni del laminatoio a freddo. Patuanelli è da sempre favorevole allo smantellamento di cokeria e altoforno, così come il centrodestra locale. Alla volontà politica corrisponde la disponibilità dell' Authority presieduta da Zeno D' Agostino a valutare l' acquisizione dell' area e avviare il percorso di bonifica, a patto di avere alle spalle l' appoggio finanziario del governo e un investitore privato interessato al successivo sviluppo logistico. La zona oggi occupata dall' area a caldo potrebbe trasformarsi nei prossimi anni in uno snodo ferroviario fondamentale per il porto: una stazione merci di ultima generazione realizzata da Rfi e un terminal container dato in concessione, posti al servizio della Piattaforma logistica e inseriti in un piano di raddoppio della capacità ferroviaria dello scalo con investimenti pubblici già stanziati per quasi 200 milioni. La Cina ne è spettatrice interessata, attraverso società pubbliche come Cccc e China Merchants, ma negli ultimi tempi si registra pure l' attenzione di attori europei. Dopo anni di polemiche, la vicenda della Ferriera ha avuto la sua accelerazione ad agosto, quando si sono diffuse indiscrezioni sulla due diligence avviata dall' Autorità portuale e sui contenuti di incontri riservati tra l' imprenditore dell' acciaio Arvedi e l' assessore regionale all' Ambiente Fabio Scoccimarro. Le parti hanno a quel punto ufficializzato, non senza qualche frizione, la volontà di progettare la riconversione dell' impianto rilevato dal gruppo Arvedi nel 2014, quando governo e Regione di centrosinistra chiamarono la società cremonese per garantire il rilancio dopo le gestioni Pittini, Lucchini e Severstal. A fine settembre le parti si sono incontrate al Mise, dicendosi pronte a ragionare sulla riconversione. I sindacati Fiom, Fim e Uilm denunciano però l' assenza di un piano industriale che permetta di fare valutazioni serie su ciò che aspetta i lavoratori, in una città dove la manifattura produce ormai solo il 10% del Pil. Il ceo Mario Caldonazzo si è per ora limitato a confermare l' intenzione di Siderurgica di rafforzare la presenza a Trieste, investendo altri 150 milioni sul laminatoio. Ma questa parte del ciclo produttivo assorbirà solo un centinaio dei 350 lavoratori dell' area a caldo. Si profila un percorso che a una serie di pensionamenti anticipati vorrebbe affiancare l' impiego del resto delle maestranze nell' ambito logistico e nella centrale elettrica a servizio del laminatoio, oltre che nello smantellamento dell' impianto e relativa bonifica dei terreni. Nel ribadire la volontà di salvaguardare tutti i posti di lavoro a rischio, Patuanelli ha chiesto all' azienda di presentare una bozza di piano industriale all' imminente seconda convocazione al Mise. Il ministro vuole definire entro l' anno un percorso «breve, intenso e definitivo»: gli attori in campo



Spunta Rail Cargo Austria mentre Pechino è in surplusce

La Cina ne è spettatrice interessata, attraverso società pubbliche come Cccc e China Merchants, ma negli ultimi tempi si registra pure l' attenzione di attori europei. Dopo anni di polemiche, la vicenda della Ferriera ha avuto la sua accelerazione ad agosto, quando si sono diffuse indiscrezioni sulla due diligence avviata dall' Autorità portuale e sui contenuti di incontri riservati tra l' imprenditore dell' acciaio Arvedi e l' assessore regionale all' Ambiente Fabio Scoccimarro. Le parti hanno a quel punto ufficializzato, non senza qualche frizione, la volontà di progettare la riconversione dell' impianto rilevato dal gruppo Arvedi nel 2014, quando governo e Regione di centrosinistra chiamarono la società cremonese per garantire il rilancio dopo le gestioni Pittini, Lucchini e Severstal. A fine settembre le parti si sono incontrate al Mise, dicendosi pronte a ragionare sulla riconversione. I sindacati Fiom, Fim e Uilm denunciano però l' assenza di un piano industriale che permetta di fare valutazioni serie su ciò che aspetta i lavoratori, in una città dove la manifattura produce ormai solo il 10% del Pil. Il ceo Mario Caldonazzo si è per ora limitato a confermare l' intenzione di Siderurgica di rafforzare la presenza a Trieste, investendo altri 150 milioni sul laminatoio. Ma questa parte del ciclo produttivo assorbirà solo un centinaio dei 350 lavoratori dell' area a caldo. Si profila un percorso che a una serie di pensionamenti anticipati vorrebbe affiancare l' impiego del resto delle maestranze nell' ambito logistico e nella centrale elettrica a servizio del laminatoio, oltre che nello smantellamento dell' impianto e relativa bonifica dei terreni. Nel ribadire la volontà di salvaguardare tutti i posti di lavoro a rischio, Patuanelli ha chiesto all' azienda di presentare una bozza di piano industriale all' imminente seconda convocazione al Mise. Il ministro vuole definire entro l' anno un percorso «breve, intenso e definitivo»: gli attori in campo

Il Piccolo

Trieste

immaginano lo spegnimento dell' area a caldo alla fine del 2021. È stato d' altronde lo stesso Arvedi a scrivere di voler fermare la produzione di ghisa e coke «nel più breve tempo possibile»: una decisione assunta «con amarezza» davanti alle pressioni di Regione e Comune, nonostante i risultati oggettivamente centrati sul piano della riduzione dell' impatto ambientale della fabbrica. Ma l' uscita di scena dipende anche dalla consapevolezza dell' imprenditore di dover altrimenti investire a breve decine di milioni per la copertura dei parchi minerari e il rinnovo dell' altoforno. Nell' Est Europa esistono possibilità di investimenti migliori per un colosso dell' acciaio come Arvedi, con un fatturato da oltre tre miliardi di euro (+10% nell' ultimo anno) e quasi due miliardi di investimenti nell' ultimo decennio. Patuanelli ha chiarito di considerare la Ferriera uno stabilimento di qualità ma non strategico per la produzione siderurgica nazionale e ad ogni modo non compatibile con il tessuto urbano triestino. Da qui l' accordo tra Mise e Siderurgica Triestina per arrivare alla firma di un nuovo Accordo di programma, finalizzato alla riconversione. Il primo punto da chiarire sarà ad ogni modo la distanza tra la richiesta economica di Arvedi e la stima che l' Autorità portuale sta concludendo per considerare il subentro sui terreni. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

Spunta Rail Cargo Austria mentre Pechino è in surplace

Nuovi soggetti interessati alla banchina in costruzione Piattaforma, partita intrecciata con quella della chiusura della produzione di ghisa e coke

La trattativa per l'ingresso di China Merchants nella compagine societaria di Piattaforma logistica Trieste continua ma la chiusura non arriva e nel frattempo prendono corpo i contatti con società mitteleuropee a propria volta interessate a mettere piede nella banchina in costruzione nel porto di giuliano. Il futuro assetto del nuovo terminal resta dunque ancora in sospeso, ma i lavori si avvicinano alla conclusione: e così, mentre trattano l'entrata di un partner industriale di peso, i concessionari Francesco Parisi e Icop hanno intanto deciso di dare il via alla fusione della Piattaforma con il vicino Scalo legnami. Ne sortiranno un approdo da 482 metri e un unico piazzale da 28 ettari collegato dalla ferrovia. La società Plt è al lavoro da tempo per individuare un investitore disposto ad acquisire parte delle sue quote e assicurare volumi di traffico adeguati a sostenere la banchina e a giustificare il successivo avvio della costruzione dell'imponente Molo VIII, che il piano regolatore del porto immagina come progressivo allungamento della piattaforma verso il mare e che assieme al raddoppio del Molo VII segnerà l'uscita dal nanismo che affligge il porto triestino. La trattativa con China Merchants ha rallentato di pari passo alla frenata dei lavori che avrebbero dovuto essere conclusi a inizio anno ma che verranno ultimati entro il primo semestre 2020 per il ritardo dovuto alla necessità di bonifiche ambientali impreviste. La cordata costituita dall'operatore portuale triestino Francesco Parisi e dal costruttore friulano Vittorio Petrucco ha così privilegiato la realizzazione della banchina che sorge accanto alla Ferriera e che comprenderà anche lo Scalo legnami. Ad oggi i lavori mostrano un buon livello di avanzamento ma anche la necessità di un'accelerazione per quanto riguarda la creazione dei piazzali a terra. La trattativa con i cinesi non è tramontata ma, dopo l'intesa di massima con Plt, Pechino sta valutando la situazione del sistema italiano, segnato dall'ennesimo momento di instabilità politica e dal ritorno all'ancoraggio atlantico dopo l'apertura alla Cina senza se e senza ma del governo giallo verde. Ne hanno approfittato per inserirsi le ferrovie austriache, che con Rail Cargo Austria hanno messo nel mirino la gestione del terminal ferroviario che dovrebbe sorgere in una parte dell'area occupata dalla Ferriera, la cui riconversione è oggetto di confronto al tavolo del Mise in questi giorni. Rca valuta di rilevare quote di Plt ed entrare in partenariato con l'operatore logistico-marittimo che userà la Piattaforma per sbarcarvi i propri container e ro-ro. Le possibilità non sembrano mancare, se accanto a China Merchants prende quota l'ipotesi di un coinvolgimento dei francesi di Cma Cgm, come prima erano circolate voci sull'interesse di Terminal Investment Limited (Msc) e Yildirim. Parisi e Icop hanno avviato intanto con l'Autorità portuale le procedure per unificare fisicamente il terminal in realizzazione e il vicino Scalo legnami, dato in concessione a General Cargo Terminal, società controllata sempre da Piattaforma logistica Trieste. A questo primo passo seguirà alla fine dei lavori la fusione societaria tra Plt e Gct, da cui nascerà quell'unico soggetto che si offrirà al mercato in cerca di un'alleanza con un gigante internazionale capace di assicurare un numero adeguato di navi container e ro-ro, quanto la gestione del terminal ferroviario previsto accanto alla banchina, dove oggi insistono la cokeria e l'altoforno della Ferriera. L'accordo quadro stretto fra l'Autorità, Plt e Gct contiene elementi che permettono di ricostruire le prossime linee di sviluppo della Piattaforma. Evidentemente ottimiste sull'andamento delle trattative, le due società si impegnano a progettare entro il 2021 la prima sezione del Molo VIII, che a partire dalla banchina verrà allungato gradualmente verso il mare, correndo parallelo al Molo VII controllato

NORD-EST ECONOMIA

DUE SCENARI

Ferriera di Servola la logistica portuale destinata a vincere sulla siderurgia

Una grande snodo ferroviario al posto di altoforno e cokeria. La Cina spietata è interessata di una metà dei nostri acciai

DUE SCENARI

La notizia è che la grande snodo ferroviario al posto di altoforno e cokeria. La Cina spietata è interessata di una metà dei nostri acciai

Spunta Rail Cargo Austria mentre Pechino è in surplace

La notizia è che la grande snodo ferroviario al posto di altoforno e cokeria. La Cina spietata è interessata di una metà dei nostri acciai

Il Piccolo

Trieste

da Msc e To Delta. In cambio Parisi e Petrucco vedranno la concessione della parte assegnata a Gct (in scadenza nel 2024) equiparata a quella di cui gode Plt, che avrà a disposizione trent'anni dal collaudo della banca china. Nell'ambito di un investimento da 130 milioni, di cui 100 a carico della mano pubblica e 30 di Plt, serviranno ora 12,5 milioni per procedere all'unificazione dei due terminali. Risorse destinate alla realizzazione dei binari che collegheranno la Piattaforma e per redigere il progetto della nuova stazione di Servola, da cui partiranno treni da 750 metri verso l'Europa centro-orientale. I lavori prevedono inoltre il pareggio del dislivello dei terreni tra Piattaforma e Scalo legnami al fine di creare un unico piazzale per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci derivanti dalle «nuove tipologie di traffico che Plt intende intercettare sulla base di negoziati in corso con importanti interlocutori terzi». Sarà questa alleanza, sempre che un accordo si trovi, ad avere la possibilità di realizzare e gestire in futuro il Molo VIII e il terminal ferroviario di Servola. Le trattative vanno avanti con una pluralità di soggetti, da società specializzate nella gestione di scali portuali a realtà dello shipping e dei trasporti ferroviari. L'intenzione di Plt è arrivare a un'intesa entro la prima metà dell'anno prossimo o diventerà difficile sfruttare il vantaggio competitivo che oggi deriva dal rallentamento del raddoppio ferroviario del porto di Capodistria e che vede Trieste a caccia di un sorpasso rispetto a volumi di traffico che sembrano destinati ad aumentare in Alto Adriatico. Con i lavori sulla Piattaforma avviati alla conclusione, un accordo potrebbe sbloccare anche la partita sulla Ferriera. --Diego D'Amelio
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

l' intervista

Sapelli: «Quanti errori L' Italia ha sbagliato ad abbandonare l' acciaio»

Lo storico dell' economia: Trieste come Taranto e Bagnoli «Un colpo alla meccanica delle piccole e medie imprese»

PIERCARLO FIUMANO

Lo storico Giulio Sapelli è autore di molti saggi e di una delle più accurate ricostruzioni del sistema economico e sociale triestino («Trieste italiana. Mito e destino economico», edito da Franco Angeli, 1990). È professore ordinario di Storia economica presso l' Università degli Studi di Milano, dove insegna anche Economia politica. **Professor Sapelli, dove è finito l' acciaio italiano?** «In Italia abbiamo abbandonato un percorso di politica industriale nella siderurgia. Dopo la fase delle privatizzazioni e delle dismissioni, nel nostro Paese si è ritenuto non ci fosse più bisogno di acciaio. Previsione errata perché in realtà l' industria ha sempre avuto bisogno di una produzione di acciai speciali che solo la siderurgia a ciclo integrale poteva assicurare. Ma questo tipo di grandi impianti siderurgici non ci sono più. Pensiamo solo all' Italsider di Bagnoli che è stato dismesso, smontato pezzo a pezzo e venduto ai cinesi. Una vicenda raccontata nel bellissimo libro di Ermanno Rea La dismissione. Il mercato della siderurgia ormai è globalizzato e internazionale. La crisi dell' Ilva è stato un colpo inferto alla meccanica italiana perché il 70-80% della produzione di acciai speciali era destinato alle nostre piccole e medie imprese». **È mancata una politica industriale per la siderurgia?** «Ci sono stati molti errori. Storicamente il capitalismo privato italiano, per mancanza di esperienza, non è stato in grado di raccogliere il testimone dall' impresa pubblica Iri o da una grande azienda come la Fiat. Il destino dell' Ilva e dell' acciaio triestino sono abbastanza simili. Arvedi, che usa una tecnologia molto avanzata sul piano ambientale, sarebbe stato l' imprenditore più adatto a rilevare l' Ilva». Un paradigma per una città come Trieste fondata sull' impresa pubblica... «Nel mio saggio Trieste italiana descrivevo un processo iniziato con i primi piani di privatizzazione dell' industria. Ma era un capitalismo senza capitali». Arvedi ha detto di sentirsi abbandonato a Trieste. «Ha ragione. Arvedi ha fatto molto per la sua Cremona e per la siderurgia italiana. È stato un innovatore del suo settore che ha cambiato la storia della siderurgia, brevettando il primo sistema a ossigeno. È uno degli ultimi grandi veri protagonisti nel mondo dell' acciaio». **L' Italia ha una tradizione di conversione di importanti aree industriali come si tenterà di fare a Trieste?** «Il processo di ristrutturazione della Falck di Sesto San Giovanni, uno dei poli pulsanti dell' industria del Centro Europa, la Baviera del Sud, è stato un esempio virtuoso». **Tornare all' impresa pubblica? Come serve al rilancio dell' industria italiana?** «In primis i capitali. E poi veri manager industriali, non gente della finanza. Anche a Trieste sarà importante la cooperazione pubblico-privato».



Il Piccolo

Trieste

L' arrivo dei cinesi? «Sono stato sempre contrario sin dall' ingresso dei cinesi nel Wto. Penso che l' espansionismo di Pechino sia aggressivo ed egemonico ed abbiamo sbagliato a firmare il Memorandum sulla Via della Seta. Il porto di Trieste deve guardare all' Europa franco-tedesca e alla Mitteleuropa». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

Logistica, porto di Monfalcone scelto dai big della siderurgia

Il trasporto dei giganteschi componenti in acciaio ai vicini laminatoi di San Giorgio di Nogaro avviene anche via mare. E ora lo scalo verrà potenziato

GIULIO GARAU Porto di Monfalcone scalo strategico scelto da colossi come la Cimolai: passa da qui la soluzione della complessa logistica dei prodotti siderurgici in regione. Come trasportare le gigantesche bramme componenti di imponenti manufatti? La risposta arriva dal mare. Mancano ormai pochi mesi al passaggio di Portorosega all' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale e lo scalo, il più importante terminal di merci varie del Nord Adriatico diventa un assist importante per il sistema portuale integrato. Monfalcone è una base strategica per la logistica perché può offrire tutti i sistemi di trasporto: via mare con il porto, via gomma, con l' autostrada connessa direttamente, la ferrovia grazie al raccordo che serve il Lisert, entra in porto ed è collegata con la rete nazionale. Infine l' aeroporto. E proprio le potenzialità logistiche hanno favorito l' insediamento di operatori come la Compagnia portuale di Monfalcone, la principale impresa a Monfalcone per il traffico di prodotti siderurgici, bramme in particolare, che sbarcano in porto e poi vengono consegnati ai vicini laminatoi, soprattutto a San Giorgio di Nogaro. Lo scorso anno la Compagnia ha movimentato quasi un milione e mezzo di tonnellate di bramme, in tutto il traffico dei prodotti siderurgici ammonta a oltre 2 milioni di tonnellate. Un traffico che inizialmente, dopo lo sbarco, per la gran parte è stato deviato su gomma, attraverso la rete stradale provinciale. Da oltre un anno il traffico viene diviso tra gomma, ferrovia, e via mare anche attraverso apposite chiatte. In alcuni casi una nave speciale arriva carica di bramme, scarica prima a Monfalcone una gran parte dei prodotti siderurgici per alleggerirsi e non pescare troppo, riuscendo così a completare il viaggio a San Giorgio di Nogaro, a porto Margreth dove il canale di ingresso ha un fondale ridotto. Da un lato la Compagnia portuale, dall' altro realtà produttive come Cimolai che dopo aver assemblato i manufatti di acciaio li porta via mare a destinazione utilizzando il porto che confina con i suoi cancelli: ed è proprio questa possibilità che ha fatto scegliere a Cimolai l' insediamento a Monfalcone, che ora viene anche potenziato. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Alluminio, alla Slim di l'usina l'ultima eredità di Porto Marghera

Logistica, porto di Monfalcone scelto dai big della siderurgia

2 milioni

Porti uniti per navi più piccole

Ci saranno delegati da Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia. Venerdì a Venezia si terrà il primo incontro tra porti, dopo la lettera di luglio in cui il presidente dello scalo lagunare Pino Musolino aveva lanciato la proposta di una «classe Europa» per le crociere: navi più piccole e sostenibili, ben diverse da quelle oceaniche. Il nome dell' incontro è «Cruise 2030: Call For Action», con l' obiettivo di gettare le basi della crocieristica del futuro. «Bisogna coniugare un settore rilevante dal punto di vista economico e occupazionale - dice Musolino - con la tutela delle nostre città e dell' ambiente».

Venezia Mestre

«Eventi tutto l'anno e ticket» Scontro sugli affitti turistici

Bernabè, Boxer e Venezia promuovono la festa di Shere. Proprietari e centri del Comune

B&B in barca indagati chiese 24 persone sotto accusa

Porti uniti per navi più piccole

I centri di polizia locale e Dal Cucina sporca, carne e pesce scaduti I vigili chiudono noto ristorante di Favaro



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

crocieristica

Incontro a Venezia fra i principali porti europei

Venerdì si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico. L'incontro si intitolerà "Cruise 2030: Call For Action" e si terrà a porte chiuse nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana presieduta da Pino Musolino. Saranno presenti delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos.

11 VENETO ECONOMIA

Bono: «L'incantieri in crescita punta su navi a emissioni zero»

Consegnata a Manila, l'ultima Sky Princess. Fiat e Odebrecht restano fedeli. L'elenco: i consigli di amministrazione della Carnival Corporation alla conferenza

di Paolo Basso, Venezia
di Marco Basso, Venezia



Il cantiere di Cantieri Riunione Adriatica di Sicilia (Cantieri Riunione Adriatica di Sicilia) è in crescita. L'azienda, che opera nel settore dell'incantieri, ha appena consegnato a Manila l'ultima Sky Princess, l'ultima nave della serie Sky Princess. L'azienda, che opera nel settore dell'incantieri, ha appena consegnato a Manila l'ultima Sky Princess, l'ultima nave della serie Sky Princess.

Il cantiere di Cantieri Riunione Adriatica di Sicilia (Cantieri Riunione Adriatica di Sicilia) è in crescita. L'azienda, che opera nel settore dell'incantieri, ha appena consegnato a Manila l'ultima Sky Princess, l'ultima nave della serie Sky Princess.

Trocchia avverte «Il made in Italy si tutela con i fatti»

Il ministro dell'Industria, Giancarlo Trocchia, ha avvertito che il "made in Italy" si tutela con i fatti. Trocchia ha sottolineato che il "made in Italy" si tutela con i fatti, e che il "made in Italy" si tutela con i fatti.

Stop allo spreco di carta e tempi ottimizzati negli stabilimenti Saiflo

Saiflo ha ottimizzato i tempi e ridotto lo spreco di carta negli stabilimenti. L'azienda ha implementato nuove tecnologie per ridurre lo spreco di carta e ottimizzare i tempi.

La fiera della calzetteria entra nei portafogli leg

La fiera della calzetteria è entrata nei portafogli leg. L'azienda ha implementato nuove tecnologie per ridurre lo spreco di carta e ottimizzare i tempi.

Blockchain in azienda grazie a Var Group

Blockchain in azienda grazie a Var Group. L'azienda ha implementato nuove tecnologie per ridurre lo spreco di carta e ottimizzare i tempi.



La Voce di Rovigo

Venezia

Venerdì si ritrovano in laguna (a porte chiuse) i maggiori enti portuali europei

Rendere le crociere più sostenibili

Impegno dei player a ridurre l'impatto ambientale, senza a rinunciare a un comparto vivissimo

VENEZIA - I rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei si incontreranno venerdì a Venezia per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico. L'incontro "Cruise 2030: Call For Action" si terrà, a porte chiuse, nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, il cui presidente, Pino Musolino, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore. Venerdì saranno così presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l'International Transport Forum dell'Oecd. "Sono onorato di poter ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro tra rappresentanti dei porti crocieristici europei e della risposta ottenuta rispetto alla mia lettera - dichiara Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (porti di Venezia e Chioggia) -. Partendo dal presupposto che vogliamo non solo preservare, ma garantire un futuro al comparto dell'industria crocieristica, settore di grande rilevanza dal punto di vista economico e occupazionale, è necessario fare di più per coniugare la tutela delle nostre città, gli equilibri ambientali, la vivibilità e la gestione complessiva delle risorse e dei territori. "Metteremo perciò a fattore comune le nostre esperienze continue - per arrivare a formulare proposte concrete da sottoporre alle Istituzioni europee e nazionali al fine di individuare una nuova e più sostenibile formula per il crocierismo, che abbia il coraggio di prevedere, nel medio termine, anche l'ideazione e la realizzazione di naviglio più compatibile, che potremmo definire una nuova "Classe Europa".

VENETO

CA' FOSCARI Intesa tra Università e Serena Wines 1881 per produrre energia Scarti del vino per i pannelli solari

VENEZIA Venerdì si ritrovano in laguna (a porte chiuse) i maggiori enti portuali europei **Rendere le crociere più sostenibili** Impegno dei player a ridurre l'impatto ambientale, senza a rinunciare a un comparto vivissimo

Maxi sequestro

In A24 Sostanzioso sciacchio letale

Il governo lombardo: sono sgrufi. Lettera anche a Zala Nuovo scontro sull'autonomia



Porti: a Venezia venerdì 18 si ritrovano gli scali crocieristici europei

Venezia, 15 ott. (Adnkronos) - Nella giornata del 18 ottobre si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico. L'incontro si intitolerà "Cruise 2030: Call For Action" e si terrà a porte chiuse nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, il cui presidente, Pino Musolino, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore. Venerdì prossimo saranno presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l'International Transport Forum dell'OECD.

The screenshot shows the top part of the article on the Attaritaliani.it website. The header includes the site name and navigation tabs for various categories like SPORT, SPETTACOLI, ECONOMIA, and SCIENZA E TECNOLOGIA. The main headline is "Porti: a Venezia venerdì 18 si ritrovano gli scali crocieristici europei". Below the headline, there is a short introductory paragraph. At the bottom of the screenshot, there is a video player from aiTV with the title "Primo confronto tv Renzi-Salvini: ecco come erano nel 2009".

This block contains a video player thumbnail from aiTV. The thumbnail shows two men, likely Matteo Renzi and Giuseppe Conte, in a discussion. The text below the thumbnail reads "Primo confronto tv Renzi-Salvini: ecco come erano nel 2009" and "in evidenza".

Porti: a Venezia venerdì 18 si ritrovano gli scali crocieristici europei (2)

(Adnkronos) - "Sono onorato di poter ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro tra rappresentanti dei porti crocieristici europei e della risposta ottenuta rispetto alla mia lettera - dichiara Pino Musolino, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (porti di Venezia e Chioggia) - Partendo dal presupposto che vogliamo non solo preservare ma garantire un futuro al comparto dell' industria crocieristica, settore di grande rilevanza dal punto di vista economico e occupazionale, è necessario fare di più per coniugare la tutela delle nostre città, gli equilibri ambientali, la vivibilità e la gestione complessiva delle risorse e dei territori". "Metteremo perciò a fattore comune le nostre esperienze per arrivare a formulare proposte concrete da sottoporre alle Istituzioni europee e nazionali al fine di individuare una nuova e più sostenibile formula per il crocierismo, che abbia il coraggio di prevedere, nel medio termine, anche l' ideazione e la realizzazione di naviglio più compatibile, che potremmo definire una nuova 'Classe Europa'", conclude.

The screenshot shows the top of a news article on the website attaritaliani.it. The page title is "Porti: a Venezia venerdì 18 si ritrovano gli scali crocieristici europei (2)". The article text is partially visible, starting with "Sono onorato di poter ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro tra rappresentanti dei porti crocieristici europei e della risposta ottenuta rispetto alla mia lettera...". The page also features a navigation bar with categories like SPORT, SPETTACOLI, ECONOMIA, and SCIENZA E TECNOLOGIA, and a "NOTIZIARIO" section with a "torna alla lista" link.

This block contains a video player from aiTV. The video title is "Primo confronto tv Renzi-Salvini: ecco come erano nel 2009". The player shows a thumbnail image of two men, likely Matteo Renzi and Matteo Salvini, in a discussion.

Crociere: a Venezia convegno su futuro 'sostenibile'

Il 18 ottobre nella sede dell' Autorità portuale lagunare

(ANSA) - VENEZIA, 15 OTT - Il 18 ottobre si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica, con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo del settore. L'incontro "Cruise 2030: Call For Action" si terrà a porte chiuse nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, il cui presidente, Pino Musolino, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore. Saranno presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l'International Transport Forum dell'Oecd.



Crociere: convegno su futuro sostenibile

(ANSA) - VENEZIA, 15 OTT - Il 18 ottobre si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica, con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo del settore. L'incontro "Cruise 2030: Call For Action" si terrà a porte chiuse nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, il cui presidente, Pino Musolino, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore. Saranno presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l'International Transport Forum dell'Oecd.



Porto di Venezia: Musolino riunisce i porti europei per immaginare la crocieristica sostenibile del futuro

(FERPRESS) - Venezia, 15 OTT - Nella giornata del 18 ottobre si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico. L'incontro si intitolerà "Cruise 2030: Call For Action" e si terrà a porte chiuse nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, il cui presidente, Pino Musolino, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore. Venerdì prossimo saranno presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l'International Transport Forum dell'OECD. "Sono onorato di poter ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro tra rappresentanti dei porti crocieristici europei e della risposta ottenuta rispetto alla mia lettera" - dichiara Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (porti di Venezia e Chioggia). "Partendo dal presupposto che vogliamo non solo preservare ma garantire un futuro al comparto dell'industria crocieristica, settore di grande rilevanza dal punto di vista economico e occupazionale, è necessario fare di più per coniugare la tutela delle nostre città, gli equilibri ambientali, la vivibilità e la gestione complessiva delle risorse e dei territori. Metteremo perciò a fattore comune le nostre esperienze per arrivare a formulare proposte concrete da sottoporre alle Istituzioni europee e nazionali al fine di individuare una nuova e più sostenibile formula per il crocierismo, che abbia il coraggio di prevedere, nel medio termine, anche l'ideazione e la realizzazione di naviglio più compatibile, che potremmo definire una nuova 'Classe Europa'".

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there's a navigation bar with the FerPress logo and various menu items. The main content area displays a news article titled "Porto di Venezia: Musolino riunisce i porti europei per immaginare la crocieristica sostenibile del futuro". The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right, there's a sidebar with a "SmartWeek" logo and a section for "AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA". Below that, there's a "SmartWeek" logo with the text "Cicli di vita" and "SmartWeek". At the bottom of the sidebar, there's a section for "AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA" and "AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA".

A Venezia i principali porti crocieristici

Per dibattere l'impatto economico e ambientale del settore

Massimo Belli

VENEZIA Venerdì 18 Ottobre a Venezia si incontreranno i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico. L'incontro si intitola Cruise 2030: Call For Action e si terrà a porte chiuse nella sede dell'Autorità di Sistema portuale veneziana, il cui presidente, Pino Musolino, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore. Venerdì saranno presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l'International Transport Forum dell'OECD. Sono onorato di poter ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro tra rappresentanti dei porti crocieristici europei e della risposta ottenuta rispetto alla mia lettera, dichiara Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico settentrionale (porti di Venezia e Chioggia). Partendo dal presupposto che vogliamo non solo preservare ma garantire un futuro al comparto dell'industria crocieristica, settore di grande rilevanza dal punto di vista economico e occupazionale, è necessario fare di più per coniugare la tutela delle nostre città, gli equilibri ambientali, la vivibilità e la gestione complessiva delle risorse e dei territori. Metteremo perciò a fattore comune le nostre esperienze per arrivare a formulare proposte concrete da sottoporre alle Istituzioni europee e nazionali al fine di individuare una nuova e più sostenibile formula per il crocierismo, che abbia il coraggio di prevedere, nel medio termine, anche l'ideazione e la realizzazione di naviglio più compatibile, che potremmo definire una nuova Classe Europa', conclude il presidente Musolino.

The screenshot shows the top of a web page for 'Messaggero Marittimo'. The header includes the logo 'm sc AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the header, the article title 'A Venezia i principali porti crocieristici' is displayed in large, bold letters. Underneath the title, there is a sub-headline 'Per dibattere l'impatto economico e ambientale del settore' and the author's name 'di Massimo Belli'. A photograph of Pino Musolino is featured on the left side of the article. To the right of the main text, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' section with a form for name and email, and a 'POPOLARI' section with several small article thumbnails.

A Venezia i principali porti crocieristici europei si riuniscono per discutere di sostenibilità del futuro

Venezia, 15 ottobre 2019 - Nella giornata del 18 ottobre si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico. L'incontro si intitolerà "Cruise 2030: Call For Action" e si terrà a porte chiuse nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, il cui presidente, Pino Musolino, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore. Venerdì prossimo saranno presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l'International Transport Forum dell'OECD. "Sono onorato di poter ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro tra rappresentanti dei porti crocieristici europei e della risposta ottenuta rispetto alla mia lettera" - dichiara Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (porti di Venezia e Chioggia). "Partendo dal presupposto che vogliamo non solo preservare ma garantire un futuro al comparto dell'industria crocieristica, settore di grande rilevanza dal punto di vista economico e occupazionale, è necessario fare di più per coniugare la tutela delle nostre città, gli equilibri ambientali, la vivibilità e la gestione complessiva delle risorse e dei territori. Metteremo perciò a fattore comune le nostre esperienze per arrivare a formulare proposte concrete da sottoporre alle Istituzioni europee e nazionali al fine di individuare una nuova e più sostenibile formula per il crocierismo, che abbia il coraggio di prevedere, nel medio termine, anche l'ideazione e la realizzazione di naviglio più compatibile, che potremmo definire una nuova 'Classe Europa'".

Seareporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home | Porti | Industria & Tecnologia | Shipping | Classe Europa | Ambienti | News | Turismo

A Venezia i principali porti crocieristici europei si riuniscono per discutere di sostenibilità del futuro

Publicato da Redazione
15 ottobre 2019, ore 15:47

Venezia, 15 ottobre 2019 - Nella giornata del 18 ottobre si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico.

L'incontro si intitolerà "Cruise 2030: Call For Action" e si terrà a porte chiuse nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, il cui presidente, Pino Musolino, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore.

Venerdì prossimo saranno presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l'International Transport Forum dell'OECD.

"Sono onorato di poter ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro tra rappresentanti dei porti crocieristici europei e della risposta ottenuta rispetto alla mia lettera" - dichiara Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (porti di Venezia e Chioggia). "Partendo dal presupposto che vogliamo non solo preservare ma garantire un futuro al comparto dell'industria crocieristica, settore di grande rilevanza dal punto di vista economico e occupazionale, è necessario fare di più per coniugare la tutela delle nostre città, gli equilibri ambientali, la vivibilità e la gestione complessiva delle risorse e dei territori. Metteremo perciò a fattore comune le nostre esperienze per arrivare a formulare proposte concrete da sottoporre alle Istituzioni europee e nazionali al fine di individuare una nuova e più sostenibile formula per il crocierismo, che abbia il coraggio di prevedere, nel medio termine, anche l'ideazione e la realizzazione di naviglio più compatibile, che potremmo definire una nuova 'Classe Europa'".

Seareporter.it

The Medi Telegraph

Venezia

Venezia, Musolino raduna i porti delle crociere

Genova - Nella giornata del 18 ottobre si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico. L'incontro si intitolerà «Cruise 2030: Call For Action» e si terrà a porte chiuse nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, il cui presidente, Pino Musolino, aveva invitato lo scorso luglio i colleghi europei a fare il punto sulla situazione e a gettare insieme le basi di una piattaforma programmatica per contribuire a innovare il settore. Venerdì prossimo saranno presenti a Venezia delegazioni dei porti di Amsterdam, Palma di Maiorca, Barcellona, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga e Marsiglia Fos. Parteciperà ai lavori anche Olaf Merk, responsabile porti e shipping per l'International Transport Forum dell'OECD.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il papà del decreto anti-inchini

Passera: «Grandi navi la soluzione esiste già perso fin troppo tempo»

«Una certezza è che le grandi navi non devono più passare dentro la città, e l'altra certezza è che non si è ancora trovata una soluzione a distanza di sei anni dal mio decreto anti-inchini». Corrado Passera, ex ministro allo Sviluppo economico, Infrastrutture e Trasporti, è stato molto chiaro ieri, intervenendo a Mestre. «Stiamo parlando di un tempo infinito per risolvere un problema molto importante», ha aggiunto. «Mi sembra che si debba trovare una soluzione di buon senso, non lontana e non impossibile. E forse c'è già: quella di passare per la bocca di porto di Malamocco. Non c'è bisogno di andare fuori da Venezia per trovare una soluzione. Certo, bisogna fare le cose per bene e fare i carotaggi, che non capisco perché non siano ancora stati fatti, per poter fare gli scavi dove bisogna farli. Poi non voglio entrare in tecnicismi che non mi competono, ma il problema va risolto. Non è possibile che la classe dirigente complessiva non riesca a trovare una soluzione. Mi pare invece che, sia le parti in causa che il ministero centrale, debbano fare la loro parte perché una soluzione si trovi. Se si è in ritardo? Molto di più, per un problema che tutti considerano tale. Questo non è il modo di affrontare un problema così importante per una città che vive della sua integrità. E le grandi navi sono una minaccia per la sua integrità». Passera ha poi toccato i temi dell'economia e della crescita in Italia. «Dal punto di vista della manovra economica, non avrò pace finché non vedrò sufficienti investimenti in innovazione, infrastrutture e istruzione, perché è lì che si crea poi la crescita dell'economia e dell'occupazione. E in questa manovra non ce n'è molto. Questo richiamo agli investimenti è da fare a livello nazionale ed europeo. Con la nuova Commissione e Parlamento mi auguro che succeda ciò che da anni aspettiamo: un grandissimo piano di investimenti federali, finanziati con meccanismi di finanziamento europei solidali (Eurobond), perché l'Europa deve porsi il problema di essere una grande potenza economica nei confronti di Stati Uniti, Cina e Russia. E solo una certa quantità di investimenti in quei tre settori permetterà di vincere la scommessa. Nessun singolo Paese europeo può finanziare una simile operazione. L'Europa unita ce la può fare. Draghi ha fatto bene con la Bce a mantenere bassi i tassi a lungo, ma se non c'è la volontà di usarli in innovazione, infrastrutture e ricerca, non ce la si fa. I dazi di Trump? Un ostacolo alla crescita. L'interscambio economico con il mondo è l'aspetto singolo più importante per la crescita». --Simone Bianchi.

The image shows a collage of newspaper clippings from 'La Nuova di Venezia e Mestre'. The main headline reads 'Traffico in Canal Grande Danneggia anche le categorie'. Other visible headlines include 'Battello ingovernabile per un'avaria al timone' and 'Passera: «Grandi navi la soluzione esiste già perso fin troppo tempo»'. There are also small advertisements for 'PASTICCERIA COCCOLAZIONE' and 'PASTICCERIA PRODUZIONE PROPRIA'.

Appello M5s al Pd

«Deposito Gpl, fate intervenire il ministro»

«E adesso tocca a voi del Pd fare intervenire il ministro delle infrastrutture De Micheli». Mentre continua a tenere banco in città la discussione sulle azioni per contrastare la messa in esercizio del deposito Gpl, il Movimento Cinquestelle fa un piccolo cambio di rotta e chiama in causa il Pd (o, forse, ne chiede l' aiuto) sulla difficile questione. Alle accuse di inerzia, rivolte al Comune dal Comitato No-Gpl, i pentastellati avevano reagito elencando le misure già prese, o in fase di studio, contro l' impianto ma avevano anche contrattaccato insinuando un ipotetico fiancheggiamento tra Comitato e Pd e ricordando che questo partito aveva una parte importante in amministrazione quando il progetto del deposito era passato sotto il naso di tutti. Da parte sua il Pd, pur ribadendo di essere stato tenuto, a suo tempo, all' oscuro del progetto, aveva riportato il dibattito alla concretezza del diteci cosa volete fare adesso. «Al ministero delle Infrastrutture (al posto di Danilo Toninelli, ndr) si è recentemente insediato il neo ministro Paola De Micheli, del Pd dice Paolo Bonfà, capogruppo del M5S che dovrebbe al più presto incontrare il Comune e fare chiarezza su quali sono le sue intenzioni. La banchina e lo specchio acqueo per l' attracco delle gasiere sono stati chiesti in concessione dalla ditta ad uso esclusivo, anche se la banchina è stata realizzata con soldi pubblici. Devono essere autorizzati l' allacciamento idrico ed elettrico dell' impianto gpl. Tutto questo è di competenza dell' Autorità portuale di Venezia che dipende dal Mit». Quindi, conclude Bonfà, «il Pd locale si faccia sentire dal suo ministro». (d.deg)

The screenshot shows a newspaper page from Chioggia. The main headline is «Troppi litigi, si muova il Prefetto». Below it, there are several sub-headlines and text columns. One sub-headline reads «Deposito Gpl, fate intervenire il ministro». Another reads «Serve un fondo contro i pericoli del mare». There are also small photos and icons, including one of a person in a suit. The page layout is typical of a local newspaper with multiple columns of text and occasional images.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia. la polemica sul gpl

Il M5S al ministro del Pd «Dica cosa vuole fare»

CHIOGGIA. Il gruppo consiliare M5S chiama in causa il ministro del Pd Paola De Micheli per fermare l'impianto Gpl di Val da Rio. A quanto pare l'alleanza di governo non è sufficiente a risparmiarne qualche tirata d'orecchi agli ex avversari, richiamati a dare risposte alla città. Al vertice delle Infrastrutture, Ministero cofirmatario del decreto autorizzativo del maggio 2015, non siede più Danilo Toninelli (M5S) ma la De Micheli, in quota Pd. «Sulla partita del Gpl sono cambiati gli interlocutori», ricorda il capogruppo grillino Paolo Bonfà, «e quindi ci rivolgiamo al ministro De Micheli, che dovrebbe al più presto incontrare l'amministrazione comunale e fare chiarezza su quali siano le sue intenzioni. Ora seduti al Ministero ci sono quelli che criticavano tanto il ministro Toninelli, quelli che le soluzioni le avevano in tasca. Dal convegno della scorsa settimana è emerso che la banchina e lo specchio acqueo saranno concessi alla ditta a uso esclusivo, anche se la banchina è stata realizzata con soldi pubblici, e che devono essere autorizzate aree per permettere l'allacciamento idrico e elettrico dell'impianto. Queste sono partite di competenza dell'Autorità portuale di Venezia», aggiunge, «che dipende dal Ministero delle Infrastrutture. Dato che il Pd locale si è opposto alla prova sirene, ora si faccia sentire col proprio ministro per avere una risposta a tali quesiti». -- E.B.A.

«Ca' Lino, il ponte sul Brenta rimarrà chiuso per due mesi»
L'arco delle borse dell'Aras per condurre i carri del faticoso lavoro è stato ancora allentato. «Cassini è un giro di 30 chilometri» - Giugiaro esordisce in un'apertissima

Nuova illuminazione "a misura di persona" al centro servizi anziani
L'azienda di illuminazione pubblica di Venezia ha appena consegnato al Comune di Chioggia un lotto di 200 apparecchi a led per illuminare il centro servizi anziani di Chioggia. I nuovi apparecchi sono stati progettati e realizzati su misura per le diverse esigenze di illuminazione del centro servizi anziani di Chioggia.

Pulita la fontana della chiesa è scontro tra Curia e Veritas
L'azienda di illuminazione pubblica di Venezia ha appena consegnato al Comune di Chioggia un lotto di 200 apparecchi a led per illuminare il centro servizi anziani di Chioggia. I nuovi apparecchi sono stati progettati e realizzati su misura per le diverse esigenze di illuminazione del centro servizi anziani di Chioggia.

Il M5S al ministro del Pd «Dica cosa vuole fare»
L'azienda di illuminazione pubblica di Venezia ha appena consegnato al Comune di Chioggia un lotto di 200 apparecchi a led per illuminare il centro servizi anziani di Chioggia. I nuovi apparecchi sono stati progettati e realizzati su misura per le diverse esigenze di illuminazione del centro servizi anziani di Chioggia.



L' intervista

Merlo "Per i porti è possibile una nuova riforma"

di Massimo Minella

Il porto di Genova lo ha lasciato da qualche anno, ma i porti sono sempre al centro dei suoi interessi. E con quelli, i trasporti e la logistica con un'azione a tutto campo che supera i confini tricolori, guardando alla scena internazionale. Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confraspporto, l'associazione che fa parte di una Concommercio «che punta a diventare sempre più la casa dei trasporti e del mare» e di cui è entrato a far parte come consigliere un paio di mesi fa, si prepara all' appuntamento che lunedì e martedì prossimi, a Cernobbio, lo vedrà fra i protagonisti di un evento dedicato ai temi dell' economia del mare declinata in ogni suo ambito. E proprio sulla portualità, l' ex presidente dell' authority genovese, lancia un allarme sul futuro. «Se l' Italia accetterà l' impostazione dell' Unione Europea che vuol tassare i canoni concessori, allora sarà necessaria una nuova riforma dei porti, a quattro anni da quella dell' allora ministro Delrio». **Presidente Merlo, una delle peculiarità della vostra associazione è quella di non limitarsi ai confini nazionali dal punto di vista della rappresentanza. Una politica che prosegue?** «Sì e in modo sempre più marcato. Noi facciamo parte di Concommercio, casa dei trasporti e del mare che al suo interno ha anche ormeggiatori, piloti, agenti, depositi costieri di Assocostieri, armatori di Assarmatori. Abbiamo anche soggetti globali come Amazon e abbiamo cominciato ad allargare il nostro ambito alla Svizzera, con aziende del trasporto e della logistica del Canton Ticino. Stiamo crescendo al punto che presto andremo a costituire in ogni regione uffici di rappresentanza. La nostra è una dimensione internazionale per scelta, visti anche i temi che andiamo a trattare e che sono sempre molto trasversali fra le categorie. Proprio di questo ci apprestiamo a discutere nei prossimi giorni». E dove? «Alla Villa d' Este di Cernobbio, lunedì e martedì prossimi, con rappresentanti delle istituzioni e delle imprese. Io parteciperò a una tavola rotonda su un tema di grande attualità e prospettive come quello che mette a confronto i porti e l' automazione, come cambia il lavoro, come organizzare i traffici. Andremo anche a fare delle proposte operative che secondo me possono essere utili in un momento di grande dibattito sul futuro». **Si parla spesso della natura delle authority, oggi di sistema portuale. Che cosa ne pensa?** «Siamo di fronte a un momento molto particolare che riguarda la discussione aperta dall' Unione Europea sulla necessità di introdurre una tassazione sui canoni concessori. Bisognerà valutare la posizione che assumerà il nostro ministero, con la nuova titolare De Micheli». **Che può succedere?** «L' Italia può respingere questa impostazione e contestarla oppure può accettarla. Se passasse questa seconda linea, come ho l' impressione stia accadendo, allora saremmo di fronte a una rivoluzione. L'



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

ente dovrebbe ovviamente rivalersi sui terminalisti e soprattutto cambierebbe la natura giuridica delle authority da ente pubblico non economico a ente pubblico economico. E inevitabilmente si dovrebbe andare a una nuova riforma». **Ma non è un tema che era già stato posto in passato?** «Il caso venne sollevato dall' Agenzia delle Entrate proprio a Genova, quando ero presidente. Ma vinsi la causa: se gestisco per conto dello Stato non posso pagare per questo. Ma il sistema italiano ha delle specificità, prevede ad esempio il diritto di superficie. Ci sono tanti elementi in gioco. Vedremo. Intanto, credo che la questione si porrà ufficialmente a breve». Perché? «Nel documento di programmazione del governo il tema porti occupa soltanto cinque righe, ma parla espressamente dell' esigenza di andare a una nuova regolamentazione dei canoni demaniali. Servirebbe innanzitutto un nuovo regolamento, che io chiesi nel 2015 senza avere risposta. Insomma, uno scenario potenzialmente sconvolgente. E proprio di questo, nei prossimi giorni, andremo a parlare a Cernobbio, cercando di capire come cambia la logistica e il mercato mondiale dei traffici via mare alla luce della concentrazione dei grandi operatori». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Genova: Bucci riceve il vicesindaco di Shenzhen

Tra i temi dell' incontro la portualità, turismo, smartcity ed ecosostenibilità

Questa mattina a palazzo Tursi è stato ricevuto dal sindaco Marco Bucci , dall' assessore allo Sviluppo economico Francesco Maresca, Ai Xueteng , vicesindaco di Shenzhen , secondo porto più importante della Cina. Tra i temi affrontati la portualità e il settore delle crociere : l' obiettivo è incrementare gli investimenti, aumentare il traffico portuale e spingere sull' internazionalizzazione delle aziende. Si è parlato anche dell' ecosostenibilità nei trasporti (la città cinese ha già convertito gran parte dei propri mezzi pubblici in elettrici). Tra le altre tematiche anche turismo, smartcity e hi-tech . L' incontro vuole essere il consolidamento di un percorso di contatti istituzionali iniziati alla fine del 2016 con obiettivo di gemellare il porto di Genova con il porto di Shenzhen : Genova recentemente aveva sottoscritto con lo scalo cinese un "sisteragreement", cioè un nuovo accordo commerciale tra l' Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale e il Transport Bureau della municipalità di Shenzhen. Ai Xuefeng ha poi invitato il sindaco Bucci al "Forum Smart City 2020" di Shenzhen, dove avrà l' occasione di incontrare i rappresentanti di alcune aziende principali del territorio di Shenzhen. Allo stesso tempo il sindaco Bucci ha dato mandato all' ufficio relazioni internazionali di stabilire dei contatti con la controparte cinese per avviare un "Sister City Program" .



The screenshot shows a news article on the website 'BizJournal Liguria'. The main headline is 'Genova: Bucci riceve il vicesindaco di Shenzhen'. Below the headline is a sub-headline: 'Tra i temi dell'incontro la portualità, turismo, smartcity ed ecosostenibilità'. The article text is partially visible, starting with 'Questa mattina a palazzo Tursi è stato ricevuto dal sindaco Marco Bucci, dall'assessore allo Sviluppo economico Francesco Maresca, Ai Xueteng, vicesindaco di Shenzhen, secondo porto più importante della Cina.' There are social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, etc.) and a 'Segui su LinkedIn' button at the bottom. A small advertisement for 'Proteggi le rose che contano' is visible on the right side of the page.

Visita del sindaco di Shenzhen al Comune di Genova. Tra i focus turismo, smart city e hi-tech

(FERPRESS) - Genova, 15 OTT - Turismo, smart city e hi-tech sono stati gli argomenti trattati, nella giornata odierna, dalla delegazione cinese guidata da Ai Xueteng, vicesindaco della municipalità di Shenzhen, nella prima visita ufficiale alle istituzioni del comune di Genova. Il Vicesindaco della città che ospita il secondo porto più importante della Cina dopo Shanghai, è stato accolto e ricevuto dal sindaco Marco Bucci e Francesco Maresca, assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico insieme ad Alfredo Viglienzoni, direttore generale Operativo e a Cesare Torre, direttore Marketing territoriale, Promozione della Città, Attività Culturali. Un incontro più che positivo e particolarmente produttivo, che consolida un percorso di contatti istituzionali iniziati alla fine del 2016 e che porteranno ad un gemellaggio tra i comuni delle due città portuali. Ai Xuefeng ha invitato il sindaco Bucci al "Forum Smart City" 2020 di Shenzhen, dove avrà l'occasione di incontrare le aziende più importanti. Allo stesso tempo il sindaco Bucci ha dato mandato all'ufficio relazioni internazionali di stabilire dei contatti con l'omologo cinese per avviare un "Sister City Program". Ricordiamo che la nostra città ha sottoscritto recentemente con Shenzhen un 'sister agreement', cioè un nuovo accordo commerciale tra l'Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale e il Transport Bureau della municipalità di Shenzhen. Il grande interesse per la portualità e il settore delle crociere ha come obiettivo l'attrazione di nuovi investimenti, l'aumento del traffico portuale e la spinta all'internazionalizzazione delle aziende. Altro punto in comune tra le municipalità è nel campo della ecosostenibilità nei trasporti: la città cinese ha già convertito gran parte dei propri mezzi pubblici in elettrici e Genova intende muoversi nella medesima direzione. Shenzhen, vicino alla Regione Amministrativa Speciale di Hong Kong, gode di una certa autonomia amministrativa e questi nuovi rapporti bilaterali si confermano strategici per le implicazioni commerciali, strutturali e di investimento a favore della portualità genovese e per la ricaduta economica sulla città grazie anche al rafforzamento delle pubbliche relazioni, contatti e incontri che aumenteranno nel futuro con visite reciproche di imprenditori e rappresentanti delle istituzioni cittadine.



Municipalità di Shenzhen in visita a Genova

GENOVA Una delegazione della municipalità di Shenzhen ha effettuato oggi la sua prima visita ufficiale alle istituzioni del comune di Genova. Turismo, smart city e hi-tech sono stati gli argomenti trattati dalla delegazione cinese guidata da Ai Xueteng, vicesindaco di Shenzhen, la città che ospita il secondo porto più importante della Cina dopo Shanghai. []

Massimo Belli

GENOVA Una delegazione della municipalità di Shenzhen ha effettuato oggi la sua prima visita ufficiale alle istituzioni del comune di Genova. Turismo, smart city e hi-tech sono stati gli argomenti trattati dalla delegazione cinese guidata da Ai Xueteng, vicesindaco di Shenzhen, la città che ospita il secondo porto più importante della Cina dopo Shanghai. Ai Xueteng è stato accolto e ricevuto dal sindaco Marco Bucci e Francesco Maresca, assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico insieme ad Alfredo Viglienzoni, direttore generale operativo e a Cesare Torre, direttore Marketing territoriale, promozione della città, attività culturali. Un incontro più che positivo e particolarmente produttivo, che consolida un percorso di contatti istituzionali iniziati alla fine del 2016 e che porteranno ad un gemellaggio tra i comuni delle due città portuali. Ai Xuefeng ha invitato il sindaco Bucci al Forum Smart City 2020 di Shenzhen, dove avrà l'occasione di incontrare le aziende più importanti. Allo stesso tempo il sindaco Bucci ha dato mandato all'ufficio relazioni internazionali di stabilire dei contatti con l'omologo cinese per avviare un Sister City Program. Ricordiamo che Genova ha sottoscritto recentemente con Shenzhen un 'sister agreement', cioè un nuovo accordo commerciale tra l'Autorità di Sistema portuale della Liguria occidentale e il Transport Bureau della municipalità di Shenzhen. Il grande interesse per la portualità e il settore delle crociere ha come obiettivo l'attrazione di nuovi investimenti, l'aumento del traffico portuale e la spinta all'internazionalizzazione delle aziende. Altro punto in comune tra le municipalità è nel campo della ecosostenibilità nei trasporti: la città cinese ha già convertito gran parte dei propri mezzi pubblici in elettrici e Genova intende muoversi nella medesima direzione. Shenzhen, vicino alla Regione Amministrativa Speciale di Hong Kong, gode di una certa autonomia amministrativa e questi nuovi rapporti bilaterali si confermano strategici per le implicazioni commerciali, strutturali e di investimento a favore della portualità genovese e per la ricaduta economica sulla città grazie anche al rafforzamento delle pubbliche relazioni, contatti e incontri che aumenteranno nel futuro con visite reciproche di imprenditori e rappresentanti delle istituzioni cittadine.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL'. Below the navigation bar, the article title 'Municipalità di Shenzhen in visita a Genova' is prominently displayed. The article text is visible, starting with 'GENOVA - Una delegazione della municipalità di Shenzhen ha effettuato oggi la sua prima visita ufficiale alle istituzioni del comune di Genova...'. There are also social media sharing icons and a newsletter sign-up form on the right side of the page.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Arriva il container a prova di rigidi controlli

Non tutti i container sono uguali. Adesso c'è anche il container "certificato", costruito ad hoc per soddisfare le esigenze di clienti e di particolari categorie di merci. Lo ha presentato ieri alla Spezia il gruppo Tarros, ma il nuovo contenitore sarà proposto anche oggi e domani nel corso della biennale della logistica Bilog, a SpeziaExpò. «Si tratta di un container che, prima di essere consegnato al cliente dovrà superare dieci rigidi controlli» ha spiegato Mauro Solinas, brand manager di Tarros. Nella check list monitoraggio sulla pulizia, ma anche su tetto, porta, pavimento, pareti, sottostruttura, longheroni, montanti, gruppi d'angolo e anelli di fissaggio. Tarros offre inoltre 18 tipi diversi di contenitori, a seconda delle esigenze dei clienti. Come il container in grado di far passare aria, per mantenere in buono stato le nocchie che poi finiscono in una nota crema di cioccolato. «Ogni giorno - ha ricordato il presidente Alberto Musso - colleghiamo 300 milioni di abitanti sulle sponde del Mediterraneo. Questa è una nuova sfida, che punta tutto su un servizio di alta qualità». Il container è stato scoperto tra gli altri dal sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, presente all'inaugurazione con il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale Francesco Di Sarcina e con la presidente Confindustria La Spezia Francesca Cozzani. Il futuro per Tarros? In tre parole chiave: sostenibilità, qualità e soluzioni. «Abbiamo avviato un percorso di plastic free in azienda e stiamo rendendo le nostre navi sempre più sostenibili» ha aggiunto Solinas. -

L'Espresso 14 ottobre 2019

Arriva il container a prova di rigidi controlli

Mauro Solinas, brand manager di Tarros, presenta il nuovo container "certificato" durante la biennale della logistica Bilog a SpeziaExpò.

Sanlorenzo e Chiodo: alleanza per formare nuovi designer di yacht

Una nuova alleanza tra i due colossi del settore nautico per formare i migliori designer del futuro.

Orientamenti, una bussola per gli studenti

Un servizio di orientamento per gli studenti universitari che li aiuta a scegliere la carriera giusta.

Chiude La Fiorentina, da oltre sessant'anni della zia con i suoi dolci

La storica pasticceria chiude i battenti dopo oltre 60 anni di attività.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Container giallo in livrea blu 'logo' di qualità

Alberto Musso di Tarros: «Cambia la filosofia del trasporto e si introduce un servizio personalizzato, senza passaggi a operatori esterni»

di Franco Antola LA SPEZIA Lo hanno scoperto come si fa con un monumento, lasciando cadere lo spesso telone che lo ricopriva. Un «rito» che ha ricordato un po' anche il varo delle grandi navi, solo che in questo caso mancava la bottiglia di champagne destinata a infrangersi sulla fiancata. Comunque, un battesimo pieno di significati quello celebrato ieri nel piazzale della Tarros di via Privata Enel, nel quartier generale della compagnia, a due passi dal Terminal del Golfo. Quel container giallo intenso, riconoscibile per una livrea blu che ne ricopre la sommità, rappresenta la svolta, in chiave di sviluppo e innovazione, di un'offerta destinata a cambiare la filosofia nel trasporto merce door to door. In pratica, una garanzia di qualità - ha chiarito il presidente di Tarros Group Alberto Musso (in foto) - che offre al cliente un servizio personalizzato assicurando la «gestione» del container senza passaggi ad operatori esterni nelle fasi della manutenzione, del controllo e delle ispezioni, dalla partenza fino all'arrivo nel luogo di consegna. «Il contenitore - spiegano lo stesso Musso e il general manager di Tarros Spa Danilo Ricci - resta sotto il diretto controllo del personale della compagnia negli scali italiani come in quelli dell'area mediterranea, a Istanbul, al Pireo, a Casablanca, Algeri, Tripoli, Beirut o in Portogallo. Il tutto grazie a un network logistico integrato garantito da Tarros alla clientela, sia essa Fiat, Ferrero o altri colossi industriali». Una prestazione «sartoriale», l'hanno definita i manager, che la considerano come l'unica risposta possibile al gigantismo dei colossi della logistica, capaci di far navigare portacontainer con 23mila teu. All'inaugurazione del nuovo servizio «certificato» - di fatto già operativo - ieri quasi tutti i vertici della portualità spezzina, con il sindaco Pierluigi Peracchini, e il segretario dell'Autorità di sistema, Giuseppe Di Sarcina, che hanno inquadrato l'avvio del nuovo servizio negli scenari di mercato sempre più globalizzati, ma che possono lasciare spazio a proposte di qualità. «La Spezia - ha osservato Peracchini - non può competere con i grandi numeri ma con la qualità che si colloca nella fascia alta del mercato». Musso dal canto suo - introdotto dal brand manager di Tarros Spa Mauro Solinas - ha ribadito la mission della compagnia, partendo dalle origini, quando la società (fondata nel 1828) fu, nel 1967, la prima azienda italiana a trasportare ben 33 container nel Mediterraneo, su una nave appositamente modificata. Oggi Tarros è una realtà con 600 dipendenti e collega con le sue navi le diverse sponde del Mediterraneo: sedici paesi, 30 porti e oltre 300 milioni di abitanti. Il container certificato, disponibile in 18 tipologie - uno dei trentamila della storia di Tarros - sarà esposto oggi a Bilog, il forum della logistica che si apre al PalaExpò. Perché il futuro del trasporto via mare, nella visione della «piccola» Tarros, passa anche dal container «artigianale», dove la verifica di qualità è affidata a ben dieci rigidi controlli che ne certificano l'affidabilità. Una sfida difficile ma possibile, in un mercato dove la movimentazione dei porti nazionali sembra non crescere più, attestata com'è ormai da anni a quota dieci milioni di teu, come ha ricordato anche il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale. Chissà che la carta vincente, per i piccoli, non sia proprio il container «sartoriale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Container giallo in livrea blu 'logo' di qualità
Alberto Musso di Tarros: «Cambia la filosofia del trasporto e si introduce un servizio personalizzato, senza passaggi a operatori esterni»

Al via stamani Bilog su porti e logistica

Rapporti in transito per due giorni



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Al via stamani Bilog su porti e logistica

Oltre 450 gli operatori che hanno aderito al forum. Molta attesa per proposte operative Si inizia stamani alle 10.30

Franco Antola

La logistica va forte. Almeno a giudicare dall' interesse raccolto dal forum-evento che si apre stamani al PalaExpò sui temi della portualità e del trasporto. Due giorni di confronto fitto e, si spera, di proposte operative per migliorare la competitività del sistema. Una partecipazione da record, considerata la natura specialistica dell' appuntamento: oltre 450 gli operatori, esperti, analisti e giornalisti del settore che si sono iscritti. Come da primato sono i numeri dei contributi in programma: 13 sessioni di lavori; 63 relatori provenienti da 15 paesi, 11 moderatori, 16 enti patrocinanti, 15 sponsor. "Bilog logistic e maritime forum" si apre (alle 9,30) per la prima volta alla Spezia, dopo la precedente esperienza di Piacenza (in quell' occasione gli iscritti a partecipare furono 350). Una crescita significativa, a conferma del peso che queste tematiche rivestono nel quadro della portualità nazionale e internazionale. Dopo una breve introduzione di Angelo Scorza (Ship2shore), il benvenuto degli enti istituzionali. Parleranno Carla Roncallo, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale, ente promotore dell' evento col supporto organizzativo di Camera di commercio riviere di Liguria attraverso l' azienda speciale Blue Hub, assieme a Circle spa e con la collaborazione del Comune di Piacenza. A seguire il governatore Giovanni Toti, il sindaco di Spezia Pierluigi Peracchini, il sindaco di Piacenza Patrizia Barbieri e il presidente della Camera di commercio delle Riviere di Liguria Luciano Pasquale. Poi l' intervento, particolarmente atteso, di Iveta Radicová, coordinatrice Ue per il corridoio mediterraneo, a testimonianza dell' approccio internazionale che caratterizza la due giorni di Bilog. Il programma di oggi prevede, tra i numerosi altri, i seguenti panel (dalle 10,30 alle 11,30): "Le sfide del mercato dei container e della logistica" (porteranno il loro contributo anche Daniele Testi di Lsc e Danilo Ricci, di Tarros); "Guardando al settore marittimo e navale nel 2030: come rafforzare la competitività salvaguardando un futuro sostenibile e resiliente" (12-13,15). © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Container giallo in livrea blu 'logo' di qualità
Alberto Mura di Torino «Cambia la filosofia del trasporto e si introduce un servizio personalizzato, senza analogi a operatori esteri»

L'azienda conta 800 dipendenti e fattura 18 milioni al 30 luglio

Al via stamani Bilog su porti e logistica



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

L'EVENTO

Esperti a confronto per due giorni

Domani il focus sul sistema spezzino Spezia-Santo Stefano

Giovedì le sessioni di Bilog riprenderanno alle 9 del mattino con "Il sistema portuale della Spezia e il ruolo del retroporto di Santo Stefano Magra" che offrirà un focus sul ruolo e le potenzialità del sistema portuale della Spezia e del retroporto (moderatrice Anna Pucci, caposervizio de La Nazione). A seguire si parlerà di logistica più sostenibile con il BioLNG, navi intelligenti e navi autonome. Nel pomeriggio alle 14.30 la tavola rotonda sul porto e la logistica e alla 16 "Il porto del futuro".

Container giallo in livrea blu 'logo' di qualità
Alberto Massa di Torino «Cambia la faccia del trasporto e si introduce un servizio personalizzato, senza analogie e a operatori esteri»

Il nuovo container giallo in livrea blu con il logo di qualità Tarros Certifier è stato consegnato al cliente. Il container è stato consegnato al cliente in un'area portuale. Il container è di colore giallo con una livrea blu e il logo Tarros Certifier. Il container è stato consegnato al cliente in un'area portuale. Il container è di colore giallo con una livrea blu e il logo Tarros Certifier.

Al via stamani Bilog su porti e logistica

Il Bilog (Business Intelligence Logistics) è un sistema di gestione della logistica che sarà presentato durante le sessioni di Bilog. Il Bilog è un sistema di gestione della logistica che sarà presentato durante le sessioni di Bilog.



Con BILOG ipotesi sul futuro

LA SPEZIA Nel moto esasperatamente accelerato della logistica mondiale, una Biennale sembra raccordarsi ai problemi degli ultimi anni quasi come alla preistoria. Eppure la maggior parte dei problemi della logistica marittima italiana aspettano da tempo risposte che da oggi a La Spezia saranno presentate in ben tredici sessioni con trecento iscritti, con l'impegno di andare alla radice delle cose. Un compito immane, ma basta vedere il panel dei due giorni di lavori per avere la ragionevole certezza che non sarà una delle tante (troppe?) fiere delle chiacchiere. Carla Roncallo, presidente dell'AdSP di La Spezia e Marina di Carrara, ha fama di essere molto concreta ed ha definito BILOG un evento di così grande spessore che affronterà temi a livello europeo. Da sottolineare non solo le partecipazioni, ma anche il pieno accordo tra il cluster portuale e quello delle città (non solo La Spezia e Marina di Carrara ma anche Piacenza) per un impegno comune sulla blue economy richiamata dall'architetto Roncallo. Buon lavoro, dunque: perché la concretezza sembra assicurata.*Ed ecco il programma dettagliato dei lavori che si terranno oggi e domani a BILOG. OGGI, Mercoledì 16 09:30 10:30 Apertura lavori: Marittimo e logistica di fronte alle tendenze del 2030. Introduce: Angelo Scorza Ship2shore. Il Benvenuto delle Autorità: Carla Roncallo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale; Giovanni Toti presidente Regione Liguria; Pierluigi Peracchini sindaco della Spezia; Patrizia Barbieri sindaco di Piacenza; Luciano Pasquale presidente CCIAA Riviera di Liguria. Discorso introduttivo: Iveta Radiová coordinatrice UE per il Corridoio Mediterraneo. 10:30 11:30 Le sfide del mercato dei container e della logistica. Moderatore: Nicola Capuzzo giornalista presso MF-MilanoFinanza. Cosa succede nell'area Med? I nuovi fenomeni marittimi Alessandro Panaro SRM. Gateway italiano. Giocare locale o giocare internazionale? Daniele Testi La Spezia Container Terminal. Tarros, Mediterranean Logistics Solutions Danilo Ricci Tarros. Rilevanza e futuri sviluppi del settore logistico di Piacenza nel contesto italiano Andrea Bardi I.T.L. 11:30 12:00 Coffee Break. 12:00 13:15 Tavola rotonda Guardando al settore marittimo e navale nel 2030: come rafforzare la competitività salvaguardando un futuro sostenibile e resiliente. Nota introduttiva: Abbiamo 10 anni per cambiare direzione Axel Wenblad WWF. Nota introduttiva: La costruzione di una catena di approvvigionamento sostenibile Milena Benzi Ikea. Moderatore: Umberto Masucci International Propeller Club; Matteo Gasparato UIR; Daniele Rossi **Assoport**; Nereo Marcucci Confetra; Stefano Messina Assarmatori; Zeno D'Agostino Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ESPO; Giulia Costagli RFI. 13:15 -14:15 Lunch. 14:15 15:45 Tavola Rotonda Tenere il passo con i cyber rischi e la sicurezza informatica da una prospettiva legale e assicurativa: uno sguardo al futuro. Moderatore: Davide Magnolia LCA Studio Legale. Rischio e sicurezza informatica: una prospettiva nazionale Giacomo Falsetta LCA Studio Legale. Le nuove tecnologie marine e il loro impatto sulle responsabilità marittime e il rischio cibernetico David Russo Lewis Brisbois Bisgaard & Smith LLP. Prevenzione delle perdite Cyber in considerazione dei rischi nella catena di approvvigionamento Kate Andrews Through Transport Mutual Services (UK) Ltd. for the TT Club. Progetto Cargo: coperture assicurative Pierluigi Portalupi Generali Italia. SESSIONE PARALLELA: 14:30 15:30 Conferenza WestMed sulla Crescita Blu DG MARE. Moderatore: Leonardo Manzari WestMED National Hub for Italy Il ruolo dell'Italia nella politica del bacino per il Mediterraneo e il 5+5 Paesi del dialogo Nicola Favia Ufficio del primo ministro Dipartimento della coesione WestMED per l'Italia. L'iniziativa per lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale (WestMed). Presentazione del meccanismo di assistenza, obiettivi, priorità, azioni Javier Fernandez WestMED. Principali progetti strategici in corso nel settore delle infrastrutture di trasporto e dei



Ed ecco il programma dettagliato dei lavori che si terranno oggi e domani a BILOG. OGGI, Mercoledì 16 09:30 10:30 Apertura lavori: Marittimo e logistica di fronte alle tendenze del 2030. Introduce: Angelo Scorza Ship2shore. Il Benvenuto delle Autorità: Carla Roncallo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale; Giovanni Toti presidente Regione Liguria; Pierluigi Peracchini sindaco della Spezia; Patrizia Barbieri sindaco di Piacenza; Luciano Pasquale presidente CCIAA Riviera di Liguria. Discorso introduttivo: Iveta Radiová coordinatrice UE per il Corridoio Mediterraneo. 10:30 11:30 Le sfide del mercato dei container e della logistica. Moderatore: Nicola Capuzzo giornalista presso MF-MilanoFinanza. Cosa succede nell'area Med? I nuovi fenomeni marittimi Alessandro Panaro SRM. Gateway italiano. Giocare locale o giocare internazionale? Daniele Testi La Spezia Container Terminal. Tarros, Mediterranean Logistics Solutions Danilo Ricci Tarros. Rilevanza e futuri sviluppi del settore logistico di Piacenza nel contesto italiano Andrea Bardi I.T.L. 11:30 12:00 Coffee Break. 12:00 13:15 Tavola rotonda Guardando al settore marittimo e navale nel 2030: come rafforzare la competitività salvaguardando un futuro sostenibile e resiliente. Nota introduttiva: Abbiamo 10 anni per cambiare direzione Axel Wenblad WWF. Nota introduttiva: La costruzione di una catena di approvvigionamento sostenibile Milena Benzi Ikea. Moderatore: Umberto Masucci International Propeller Club; Matteo Gasparato UIR; Daniele Rossi **Assoport**; Nereo Marcucci Confetra; Stefano Messina Assarmatori; Zeno D'Agostino Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ESPO; Giulia Costagli RFI. 13:15 -14:15 Lunch. 14:15 15:45 Tavola Rotonda Tenere il passo con i cyber rischi e la sicurezza informatica da una prospettiva legale e assicurativa: uno sguardo al futuro. Moderatore: Davide Magnolia LCA Studio Legale. Rischio e sicurezza informatica: una prospettiva nazionale Giacomo Falsetta LCA Studio Legale. Le nuove tecnologie marine e il loro impatto sulle responsabilità marittime e il rischio cibernetico David Russo Lewis Brisbois Bisgaard & Smith LLP. Prevenzione delle perdite Cyber in considerazione dei rischi nella catena di approvvigionamento Kate Andrews Through Transport Mutual Services (UK) Ltd. for the TT Club. Progetto Cargo: coperture assicurative Pierluigi Portalupi Generali Italia. SESSIONE PARALLELA: 14:30 15:30 Conferenza WestMed sulla Crescita Blu DG MARE. Moderatore: Leonardo Manzari WestMED National Hub for Italy Il ruolo dell'Italia nella politica del bacino per il Mediterraneo e il 5+5 Paesi del dialogo Nicola Favia Ufficio del primo ministro Dipartimento della coesione WestMED per l'Italia. L'iniziativa per lo sviluppo sostenibile dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale (WestMed). Presentazione del meccanismo di assistenza, obiettivi, priorità, azioni Javier Fernandez WestMED. Principali progetti strategici in corso nel settore delle infrastrutture di trasporto e dei

La Gazzetta Marittima

La Spezia

traffici nel bacino del Mediterraneo Leonardo Manzari WestMED National Hub for Italy. Panoramica dei programmi/strumenti di finanziamento/inviti del l'UE, regionali e locali pertinenti al settore Laura Parducci WestMED National Hub for Italy. SESSIONE PARALLELA: 15:30 16:30 Tavole di networking dei progetti dell'Unione Europea sui seguenti argomenti (Hackathon). Moderatori: Leonardo Manzari, Laura Parducci Sede nazionale WestMED per l'Italia. Panoramica dei programmi/strumenti di finanziamento/inviti del l'UE, regionali e locali pertinenti al settore Laura Parducci WestMED National Hub for Italy. Porti, Infrastrutture e Servizi Intermodali; Platforms&Connections (incl. Porto del futuro, Rail last mile e e-logistic, Container market); LNG (incl. bunkeraggio, Produzione, Mercato, BioLNG, Crociere, Gestione dell'Energia). Innovazione nella costruzione e riparazione navale (incl. Navi autonome, Crociere, Gestione dell'energia); Innovazione nel traffico merci e passeggeri (incl. TEN -T Policy, Nodi interni, Innovazione nella logistica, digitalizzazione, Cyber Security). 15:45 16:30 Il nuovo regolamento TEN-T e le opportunità CEF 2. Moderatore: Alexio Picco managing director Circle Group. Introduzione: Il CEF2 e il Green New Deal italiano Roberto Zucchetti PTSCLAS SpA. Il Corridoio Mediterraneo Wojtek Sopinski DG MOVE. Gli attuali risultati dello studio sul Corridoio di rete centrale ScanMed Klaus Uwe Sondermann Kombiconsult. La prospettiva di Motorways of The Sea Alexio Picco Circle Group. CEF2: una prospettiva regionale Jacopo Riccardi coordinatore Area Porti, Logistica, Progetti Europei e Infrastrutture Ferroviarie Strategiche Regione Liguria. 16:30 17:00 Coffee Break. 17:00 18:15 L'ultimo miglio ferroviario e la e-logistica. Moderatore: Federica Montaresi Autorità Sistema Portuale Mar Ligure Orientale. Nota introduttiva: Trasporto digitale e Forum della logistica Andrea Condotta Codognotto; Livio Ravera Mercitalia Shunting & Terminals; Marco Terranova Fercargo. Digitalizzazione e TAF TSI Roberto Toscani Binary System. Digitalizzazione nel trasporto ferroviario di merci con norme STI TAF Lorena Saez Fondazione Porto di Valencia. DOMANI, Giovedì 17 09:00 10:45 Tavola rotonda il Sistema portuale della Spezia e il ruolo del retroporto di Santo Stefano di Magra. Nota introduttiva: Pablo Hoya Zaldeva and Europlatform. Presentazione sulla visione del sistema La Spezia (che, oltre a Santo Stefano, include focus su competenze specifiche e distintive della comunità locale, presentazione studio su impatti occupazionali, valorizzazione Scuola Nazionale Trasporti, ruolo della Pontremolese). Moderatore: Anna Pucci La Nazione redazione La Spezia. Rappresentanti degli Operatori locali. Sistema Spezia: esperienza e modello di sviluppo Alessandro Laghezza sez. logistica di Confindustria La Spezia. Il Porto della Spezia: un modello di efficienza che guarda al futuro. Le nuove infrastrutture Giorgio Bucchioni Agenti Marittimi. Il valore occupazionale nel Porto della Spezia nel comparto dei servizi alla merce Andrea Fontana Spedizionieri del Porto della Spezia / Genziana Giacomelli Scuola Nazionale di Trasporti e Logistica. Giovanni Cassone Agenzia Dogane Spezia. Carla Roncallo Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Paola Sisti Sindaco Santo Stefano di Magra. 10:45 11:15 Coffee Break. 11:15 12:15 Consentire una logistica più sostenibile con il BioLNG SoS LOG Moderatore: Renzo Provedel SOS-LOGistica. Introduzione: Daniele Testi SOS-LOGistica; Dario Cingolani LC3; Ugo Peruch Mutti; Gabriel Marin Air Liquide Biometano Srl. Soluzioni tecnologiche per la transizione energetica sostenibile della logistica stradale Massimo Santori CNH Industrial IVECO. Biometano and TEE Sergio Renato Caimi Dentro Il Sole. 12:15 13:30 Dalle navi intelligenti alle navi autonome ATENA. Moderatore: Claudio Bocalatte presidente sezione ATENA della Spezia. Introduzione: Michele Martelli Unige. Senza uomini sui mari: dall'automazione all'autonomia Alessandro Concialini Seastema. Big Data, una prospettiva di gioco che cambia sulla crescita del business Vincenzo Galati Carnival Corporation. Navi intelligenti: obiettivi, tecnologie e applicazioni Matteo Masi Wärtsilä. Funzioni intelligenti per navi e unità offshore Giorgio Barbini ABS. 13:30 14:30 Lunch. 14:30 16:00 Tavola rotonda Il porto connesso e la sua logistica. Moderatore: Richard Morton International Port Community Systems Association. Devi cambiare per restare lo stesso Hans Rook International Port Community System Association. The European Maritime Single Window Environment Peter Brasselers PortExpertise. Il modello di riferimento PCS italiano Fabrizio Perrone Logistica Digitale. Marco Marsili DG TAXUD. PortCDM Mikael Lind. UMneo: facilitazione dell'interfaccia tra porti e strade Stephanie Kleine Progetto Ursa. Freight forwarding evolution Vladimiro Durante Progetto Adele. 16:00 17:00 Port of the Future. Moderatore: Alberto Quarati The Medi Telegraph Il Secolo XIX. Il progetto DocksTheFuture Reza Karimpour DocksTheFuture. Il progetto Port Forward: la creazione di una piattaforma ITS per i porti futuri Roberto

La Gazzetta Marittima

La Spezia

Cinquegrani M.R.G. Consulting.PIXEL dove IoT incontra il porto del futuro Leonidas Pitsikas PEOPLE Technology Solutions.Capacità con una positiva impronta ambientale e sociale: i porti dell'era futura Corealis project Domenico Lattuca CNIT.Considerazioni conclusive.

Mano tesa ai marittimi che scalano il porto

Una struttura per l'accoglienza e per il rilancio del welfare a conoramento del gioco di squadra del comitato presieduto dalla Capitaneria

LA SPEZIA E' la dimensione del porto della Spezia che sfugge alle statistiche, là dove la fanno da padroni i container, le merci e i crocieristi. Eppure, all'interno di ogni nave che arriva nel nostro scalo ci sono uomini e donne con le loro ansie e i loro sogni, lontani dalle case e dagli affetti, alle prese con la malinconia e il desiderio di conoscenza del territorio e delle sue opportunità culturali e di svago, quando i turni a bordo lo permettono. A tendere loro la mano sono, per lo più, i volontari della Stella Maris, la parrocchia del porto. Fino a ieri gli angeli dei marinai operavano in spazi angusti. Ora hanno una struttura idonea all'accoglienza, che si fa perno del progetto Welfare della Gente di Mare della Spezia, promosso dall'omonimo Comitato di cui è presidente il comandante della Capitaneria di porto Massimo Seno. Ieri l'inaugurazione da parte del vescovo diocesano Luigi Ernesto Palletti, che ha plaudito all'iniziativa permeata di solidarietà. «E' solo il primo passo di un percorso di assistenza ai marittimi stranieri che, al di là degli impegni discendenti dalla ratifica della convenzione internazionale Mlc 2006c per il sostegno ai marittimi, rilancia un'opera alimentata da alti valori etici, nel solco del tradizionale animus al quale da sempre si informa l'agire del personale del Corpo delle Capitanerie di porto e di tutti gli uomini di mare» ha spiegato il capitano di vascello Seno facendo gli onori di casa, presenti le massime autorità e i rappresentanti del Comitato «Fondamentale per l'operazione - ha evidenziato Seno - è stato l'incoraggiamento del presidente nazionale del Welfare della Gente di Mare, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto/Guardia Costiera, che ha cofinanziato l'iniziativa». Già dallo scorso anno era emersa l'esigenza di dare nuova linfa al Comitato per il Welfare della Gente di Mare, prezioso intermediario tra il mondo del volontariato e le istituzioni. Da lì il progetto di ristrutturare e arredare alcuni locali, individuati in ambito portuale, nelle adiacenze della chiesa della Stella Maris. L'operazione è stata possibile grazie anche all'impegno in prima linea del presidente dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo: ha fortemente creduto nel progetto e ha messo a disposizione le risorse per i lavori. Significativo, per l'acquisto degli arredi, il contributo dei vari soci del Comitato: Comune della Spezia, Stella Maris, Caritas, Ormeggiatori, Piloti, Contship Lsct, Sepor, Consorzio Marittimo Turistico, Propeller Club, Agenti Marittimi, Costa Crociere, Tarros, Filt Cisl. Un bel gioco di squadra a sigillo del periodo di comando di Seno prossimo al passaggio di consegne: il 28 ottobre cederà al timone al parigrado Giovanni Stella, comandante in seconda della Cp di Venezia. Corrado Ricci.



Ristorante il Gambero

Serata champagne Drappier
18 Ottobre ore 20,00
MENÙ

Tartare di tonno prima giunta qualità sashimi, accoppi, gamberi e baccinini, con salsa verde e frutta di stagione, emulsione di olio e limone
Champagne House de France
2018 - Champagne, 2018 - Champagne

Spaghietta monogrammi Matti Felizzini sia monticata al stivatore di gamberi e gamberi ricotta di Sicilia
Champagne Brut Nature rose dosage zero
100% Pinot nero

Porrettina di capesante, molluschi, mazzarella di bufala e pesto di noci e basilico
Champagne Drappier extra "Charles de Salet"
2018 - Champagne, 2018 - Champagne

Mitigante al rucolone, Chermoula e frutti di bosco
€ 55,00 conigine da gustare champagne

Ristorante il Gambero via della Libertà 143 le Grazie tel 0187798023

Citta della Spezia

La Spezia

Nuova sede per il "Welfare della gente di mare", il taglio del nastro

La Spezia - Si è tenuta questa mattina, alla presenza di monsignor Luigi Ernesto Palletti, vescovo della diocesi di La Spezia, Sarzana e Brugnato, la cerimonia di inaugurazione della nuova sede del Welfare della Gente di Mare della Spezia, ubicata in area portuale, in adiacenza della chiesa Stella Maris. Fondamentale è stato l' incoraggiamento del presidente nazionale del Welfare della Gente di Mare, Amm. Isp. Capo Giovanni Pettorino - Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera - che ha cofinanziato l' iniziativa, dando in questo modo un' accelerata al progetto. Già dallo scorso anno è emersa l' esigenza di dare nuova linfa al Comitato territoriale per il Welfare della Gente di Mare, prezioso intermediario tra il mondo del volontariato e le istituzioni pubbliche, così come stabilito anche dalla convenzione internazionale MLC (Maritime Labour Convention). È stato pertanto avviato il progetto di ristrutturazione e arredamento di alcuni locali, individuati in ambito portuale, nelle adiacenze della chiesa della Stella Maris. La ristrutturazione, durata diversi mesi, è stata possibile grazie all' impegno dell' Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, nella persona della presidente, Dott.ssa Carla Roncallo, che ha fortemente creduto nel progetto e ha messo a disposizione le risorse per tutti i lavori necessari. Il significativo contributo dei vari soci del Comitato - il Comune della Spezia, la Stella Maris, la Caritas Diocesana, i servizi tecnico-nautici del porto della Spezia, la soc. Contship LSCT, la soc. Sepor, il Consorzio Marittimo Turistico, il Propeller Club, l' Associazione Agenti Marittimi, Costa Crociere, il Gruppo Tarros, la Filt Cisl - presieduto dal Comandante del porto della Spezia, CV (CP) Massimo Seno, ha poi consentito di arredare i locali e fornire tutti i confort e gli strumenti necessari affinché i marittimi possano trovare un momento di conforto e ristoro quando scalano il porto della Spezia. L' inaugurazione di questi locali è solo il primo passo di un percorso di assistenza ai marittimi stranieri che, al di là degli impegni discendenti dalla ratifica della convenzione MLC 2006, rilancia un' opera corroborata da alti valori etici, nel solco del tradizionale animus al quale da sempre si informa l' agire del personale del Corpo delle Capitanerie di porto. Martedì 15 ottobre 2019 alle 14:25:45 Redazione.



Parte da qui la prima rompighiaccio italiana

La nave "Laura Bassi" avrà la propria base operativa al Sapir nel porto di Ravenna

RAVENNA C'era anche un gruppo di studenti dell' Itis, impegnati al Sapir in un progetto di alternanza studio -lavoro, ieri mattina alla presentazione che precede il primo viaggio della Laura Bassi. Partirà da Ravenna infatti la prima nave rompighiaccio italiana intitolata alla memoria della primadonna al mondo ad ottenere, nel 1732, una cattedra universitaria. Il primo compito dell' imbarcazione italiana sarà di raggiungere il mare di Ross, a sud dell' Australia, entro Natale. Lungo il tragitto, farà altre soste in altri porti per imbarcare attrezzature e scienziati. Come già l' Italice, storica nave delle missioni antartiche partite da Ravenna fin dal 1991, la Laura Bassi farà base al nostro porto dove il Consiglio Nazionale delle Ricerche, dispone, all' interno del terminal Sapir, di un magazzino e dove avranno luogo, prima e dopo ogni missione, le operazioni di imbarco e sbarco delle attrezzature necessarie per l' attività di ricerca. La nave, acquistata in Norvegia grazie a un finanziamento di 12 milioni dieu ro accordato dal Ministero del l' Istruzione, dell' Università e della Ricerca, è in dotazione all' Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale. La missione scientifica dovrà analizzare la perdita di massa dei ghiacci e riconoscere l' influenza umana in Antartide per poi poter mettere in pratica azioni contro lo scioglimento. Inoltre verranno analizzate le acque marine, poiché al polo Sud è possibile studiarne meglio lo stato di salute. I numeri La nave è lunga 80 metri e ha una stazza di 4000 tonnellate, è dotata di due gru e di un ponte di volo per elicotteri. Può accogliere complessivamente 72 persone (22 di equipaggio e 50 di personale scientifico) mentre, per quanto riguarda le attività scientifiche, dispone di due laboratori di 45 metri quadrati ciascuno, uno asciutto e uno umido. La missione durerà fino a marzo e "vale" 7,2 milioni dieu ro, di cui 2 sono a carico dell' Istituto Nazionale di Oceonaografia e Geofisica, 700mila euro vengono forniti dal Centro nazionale di ricerca e 4,5 sono investiti dall' Enea (Agenzia Nazionale Efficienza Energetica).

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Dal porto di Ravenna alla volta dell' Antartide

Ieri visita guidata alla nave rompighiaccio 'Laura Bassi' che ha fatto base alla Sapir. L' aspetta una missione scientifica

La nave oceanografica 'Laura Bassi', la prima rompighiaccio italiana, lascia oggi il terminal Sapir del porto di Ravenna, per iniziare la missione verso l' Antartide. Grazie alla Sapir e al suo presidente Riccardo Sabadini, ieri è stato possibile salire a bordo per visitare la potente nave. Sono ormai 30 anni che le navi oceanografiche di Cnr e Enea destinate alle missioni in Antartide, fanno base alla Sapir dove dispongono anche di ampi magazzini. 'Laura Bassi' sarà impegnata in una missione al Polo sud con compiti sia logistici che di ricerca. Gli obiettivi sono il trasporto di macchinari, container e ricercatori alla base italiana 'Mario Zucchelli' nella baia Terra Nova, in Antartide, e l' analisi delle acque e dei ghiacci. La rompighiaccio ospiterà a bordo 70 persone: 50 tra scienziati e ricercatori e 20 tra equipaggio e, per un tratto, ex militari impegnati in operazioni anti-pirateria. L' arrivo nel mare di Ross è previsto per dicembre dopo diverse tappe di raccolta materiale. La missione e la gestione della nave vedono impegnati il Cnr, lo stesso Istituto nazionale di oceanografia e geofisica sperimentale e l' Enea. Storicamente il porto bizantino è la partenza per le missioni antartiche anche a causa della presenza al terminal Sapir di un magazzino Cnr di stoccaggio e preparazione.

Dal porto di Ravenna alla volta dell' Antartide
Ieri visita guidata alla nave rompighiaccio 'Laura Bassi' che ha fatto base alla Sapir. L' aspetta una missione scientifica

Università, le sfide dei prossimi trent'anni
«Con la Strategia messa da parte la politica e rifatto il grande accordo»

Condannati i vertici di Onic e Bero



La prima rompighiaccio italiana a Ravenna

Massimo Belli

RAVENNA Si è svolta questa mattina a Ravenna la visita della prima rompighiaccio italiana, la nave Laura Bassi, in dotazione all'Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale (OGS), in procinto di partire dal terminal Sapir per la missione in Antartide dove analizzerà la perdita di massa dei ghiacci e gli effetti dell'influenza umana, dati essenziali per studiare antidoti. Nella foto, Franco Sedmak, comandante della prima rompighiaccio italiana, durante l'illustrazione del piano di navigazione ai visitatori. La nave Laura Bassi è lunga 80 metri e ha una stazza di 4000 tonnellate, è dotata di due gru e di un ponte di volo per elicotteri. Può accogliere complessivamente 72 persone (22 di equipaggio e 50 di personale scientifico) mentre, per quanto riguarda le attività scientifiche, dispone di due laboratori di 45 metri quadrati ciascuno, uno asciutto e uno umido. I 54 posti nel pullman offerto da Sapir per la visita ai cittadini erano andati esauriti in poco più di un minuto, segnale di come la scienza e la tecnica destino grande interesse. Hanno visitato la nave anche gli studenti delle classi terze logistica e conduzione del mezzo navale dell'ITIS Baldini che hanno in corso un progetto di alternanza scuola lavoro con Sapir. Tutti i partecipanti hanno espresso la loro massima soddisfazione per l'opportunità ricevuta. Alla luce del successo Sapir intende, sempre grazie alla collaborazione di OGS ed ENEA, replicare l'evento alla prima occasione utile.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there's a navigation bar with 'M SC' logo, 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADACINI SRL', and 'Messaggero Marittimo.it' with a search icon. Below the navigation, the main article title 'La prima rompighiaccio italiana a Ravenna' is displayed in large blue font. Underneath the title, it says 'Ormeggiata al terminal Sapir' and 'di Massimo Belli'. A large photograph shows a group of people, including a man in a blue uniform (likely the commander), gathered around a table in a control room or briefing area. To the right of the article, there's a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' section with a form for name and email. Below that, there are 'ULTIME' and 'POPOLARI' sections with small thumbnail images and titles for other news items like 'Federazione del Mare incontra sen. Turco' and 'Spostamento del Terminal Calata Orientale'.

Hapag Lloyd, Richards: "Per Livorno, un futuro molto luminoso e nuovi investimenti" INTERVISTA

Juan Pablo Richards, senior managing director Hapag Lloyd regione Sud Europa: Genova è la sede strategica per i paesi dell' area mediterranea - Livorno "gate di transito molto importante per alcune linee, ad esempio per il Nord America".

LUCIA NAPPI

GENOVA - «L' Italia è il primo mercato e il più importante che Hapag-Lloyd ha nel Mediterraneo e Genova è il maggiore porto dal quale operiamo in Italia ». Queste le parole di Juan Pablo Richards amministratore delegato di Hapag Lloyd regione Sud Europa , intervenuto (VIDEO INTERVISTA) a margine della conferenza stampa tenuta a Genova nei giorni scorsi, a Palazzo San Giorgio. L' incontro ufficializzava Genova come quartier generale della neo regione Sud Europa , sesta area commerciale che il colosso dello shipping, quinto player mondiale, ha lanciato nel maggio scorso e comprensiva dei paesi del Mediterraneo scorporati dall' area nord europea. Presenti per l' occasione i massimi vertici societari , scesi appositamente da Amburgo, oltre a Richards, il Ceo Rolf Habben e il direttore generale comunicazione Nils Haupt. Ad accoglierli il presidente dell' ente portuale, Paolo Emilio Signorini, l' assessore al porto del Comune di Genova, Francesco Maresca, oltre ai principali rappresentanti del cluster marittimo genovese. Perché la scelta di Genova per la sede della regione Sud Europa? «Genova è la sede principale dalla quale operiamo, qui abbiamo già la sede principale delle operazioni italiane, inoltre data la tradizione della città di Genova, abbiamo deciso di creare una nuova organizzazione per far partire da qui tutte le operazioni. Questi i motivi che ci hanno fatto decidere. ». Avete una strategia di sviluppo anche per il porto di Livorno? Hapag Lloyd opera storicamente su Livorno, un traffico oggi che rappresenta oltre il 50% dei container movimentati dal Terminal Darsena Toscana . Prevedete uno sviluppo ulteriore ? «Oltre a Genova, abbiamo già una strategia anche per Livorno che è un porto dal quale movimentiamo un volume di traffico molto importante. Inoltre siamo convinti che sia un gate di transito molto importante per alcune destinazioni, ad esempio per il Nord America, linea storica su Livorno per quanto riguarda il traffico commerciale in esportazione dall' Italia al Nord America . Pertanto dobbiamo mantenere tutto questo che è già presente a Livorno. Vediamo per Livorno un futuro luminoso . Ci sono alcuni dibattiti in merito a nuovi investimenti anche nel porto di Livorno , quindi anche in futuro dobbiamo continuare ad essere il player più importante per Livorno» .Lucia Nappi.



Spostamento del Terminal Calata Orlando

Intervista all'amministratore delegato Roberto Alberti

Silvia Meccheri

LIVORNO Da tempo ormai, si parla dello spostamento del Terminal Calata Orlando in un'altra zona del porto di Livorno. L'amministratore delegato del Tco, Roberto Alberti, ricorda che da un anno e mezzo la società è pronta. Sono stati eseguiti i progetti esecutivi ed appaltati i lavori. Resta solo da aspettare che l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale concluda gli iter burocratici ed amministrativi per dare inizio al trasferimento, divenuto indispensabile per garantire la completa operatività, grazie anche a fondali più profondi capaci di accogliere le navi che al momento non possono attraccare al terminal.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

traghetti, l' intervista

«Un investimento le corse invernali, vogliamo crescere per tutto l' anno»

L' Ad di Blu Navy Aldo Negri spiega la scelta della compagnia «Più slot in estate? Ci aspettiamo che la richiesta sia accolta»

Luca Centini PORTOFERRAIO. «Ormai siamo una compagnia di navigazione storica nel canale tra Piombino e l' isola d' Elba. Per noi restare anche in inverno è un investimento. Abbiamo il diritto e la capacità di continuare a crescere e migliorare il servizio per gli elbani». Aldo Negri, amministratore delegato di Bn di Navigazione, in questo periodo si era abituato a stilare un bilancio della stagione estiva conclusa, commentare i numeri messi assieme dalla compagnia di navigazione e dare appuntamento ai passeggeri dell' isola d' Elba per la prossima primavera. Quest' anno, invece, lo scenario è diverso. Mentre l' Ad di Blu Navy parla con Il Tirreno l' Acciarello è ormeggiato sul porto di Portoferraio, pronto a collegare l' isola con la terra ferma. Solo alla fine di novembre sarà sostituito dalla nave Ichnusa, più adatta a viaggiare in inverno, senza che, comunque, vi sia un' interruzione nel servizio. Insomma, Blu Navy, dopo aver ottenuto l' autorizzazione dell' Autorità portuale di sistema, resta in linea anche nei mesi invernali. Non lo faceva dal 2012, quando interruppe il servizio durante l' inverno per la mancanza di sostenibilità economica. Ma da allora di acqua sotto i ponti ne è passata. A dieci anni dalla corsa inaugurale della Primerose, il primo traghetto della compagnia, Bn di Navigazione sente di avere le spalle robuste per resistere anche nei mesi invernali, senza contare su contributi pubblici. «All' epoca eravamo una compagnia appena entrata in un mercato complicato, nel quale non eravamo certo benvenuti. Operare per un periodo limitato dell' anno ci ha permesso di crescere con equilibrio. Ora è diverso, siamo riconosciuti e apprezzati dai cittadini, dai turisti e dalle istituzioni elbane. Con l' Autorità portuale c' è un dialogo che prima mancava. Vogliamo investire in un porto, garantendo un servizio migliore e più occupazione. Fare questo con una nave sola non è possibile». Blu Navy negli ultimi anni ha più volte provato a richiedere la possibilità di ampliare il numero di corse ("slot", orari per partenze e arrivi), aggiungendo una seconda nave sulla tratta per l' Elba nei mesi estivi, ma questa richiesta è sempre stata negata dalle autorità pubbliche, con motivazioni sempre diverse. Nel 2019, a fronte dell' ennesimo rifiuto della richiesta di nuovi slot estivi, l' azienda ha deciso ugualmente di proseguire il servizio sulla linea anche nella stagione invernale. Blu Navy vede questa scelta come un «investimento», per dirla con le parole del suo amministratore delegato. «Sappiamo di non poter competere con compagnie con le spalle più grosse delle nostre, che fruiscono di contributi pubblici - spiega Negri - ma vogliamo dare agli utenti un servizio in più, garantire loro una scelta sia in inverno sia in estate». Il punto, ormai da anni, è lo stesso: Bn di Navigazione intende ampliare la sua presenza in estate, avere più slot in modo da poter portare sulla linea elbana un secondo traghetto. Ipotesi che, fino ad oggi, non si è concretizzata, dal momento che l' Autorità portuale non ha ravvisato le condizioni. «Il porto di Piombino ha nuovi spazi che ha bisogno di riempire - racconta Negri - noi siamo qui da 10 anni e abbiamo un programma di crescita che non credo possa essere ignorato. Daremo continuità lavorativa per tutto l' anno, garantendo più occupazione. Il dialogo con l' Autorità portuale è fluido, sono fiducioso che stavolta la nostra richiesta possa essere accettata». L' iter è lo stesso rispetto a quello seguito in questi anni. L' Autorità di sistema verificherà se le compagnie di navigazione abbiano o meno garantito l' 80% delle corse in programma, dopodiché invierà a Bn di Navigazione, Moby-Toremar



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

e Corsica Ferries una richiesta di conferma degli slot. A quel punto si ragionerà sugli spazi ancora disponibili e si approfondiranno le richieste delle compagnie. Bn annuncia già di volersi sedere a quel tavolo. «In questi anni Il nostro arrivo sulle banchine del porto ha garantito dei vantaggi non solo relativi alle tariffe ma anche alla qualità del servizio - conclude Negri - Abbiamo chiuso l' estate con un aumento di circa l' 1% del traffico, quando i dati complessivi si attestano su un -2%. Vuol dire che stiamo crescendo e vogliamo continuare a farlo». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Confartigianato organizza un summit sulle prospettive del porto di Ancona

Confartigianato con l'ottica di informare gli imprenditori e di fornire proposte concrete, ha indetto un incontro con il Presidente dell' AdS Rodolfo Giampieri e con l' Assessore comunale di Ancona al Porto

Confartigianato Imprese Ancona - Pesaro e Urbino è costantemente impegnata nel sostenere lo sviluppo del sistema Portuale del medio Adriatico centrale che è la più grande industria delle Marche e con i Porti di Ancona e Pesaro riveste un ruolo fondamentale nello sviluppo dell' economia. Confartigianato con l' ottica di informare gli imprenditori e di fornire proposte concrete, ha indetto un incontro con il Presidente dell' AdS Rodolfo Giampieri e con l' Assessore comunale di Ancona al Porto per Mercoledì 16 ottobre 2019 con inizio alle ore 19 presso la Sala Auditorium Confartigianato "V. Belvederesi" Via Fioretti 2/A Ancona. L' incontro di Confartigianato che sarà aperto dal Presidente e dal Segretario generale Graziano Sabbatini e Marco Pierpaoli quindi consentirà un approfondimento sulle opportunità anche lavorative per le imprese dei nostri territori fornite sia dall' imponente crescita della cantieristica industriale e della cantieristica del lusso nel pesarese e nell' anconetano, al diportismo, dai progetti di sviluppo del sistema portuale alle tantissime opportunità oggi presenti, dal crescente flusso crocieristico al traffico mercantile, alle grandi opere, alla logistica, alla viabilità interna al porto ed al collegamento alla grande viabilità L' appuntamento consentirà di fornire le proposte ed opinioni degli imprenditori di Confartigianato, sull' attività della più grande industria marchigiana e sulla possibilità di sviluppare interessanti forme di collaborazione per il sistema delle imprese marchigiane.

The screenshot shows a news article from ANCONA TODAY. At the top, there is a banner with the text "Da noi, la PRIMA SPESA non si scorda mai". Below the banner, the article title is "Confartigianato organizza un summit sulle prospettive del porto di Ancona". The text of the article is partially visible, starting with "Confartigianato con l'ottica di informare gli imprenditori e di fornire proposte concrete, ha indetto un incontro con il Presidente dell'AdS Rodolfo Giampieri e con l'Assessore comunale di Ancona al Porto". There is also a small image of a ship in the harbor and a list of "I più letti di oggi" on the right side of the article.

La Federazione del Mare incontra il senatore Turco, sottosegretario alla presidenza del Consiglio

(FERPRESS) - Roma, 15 OTT - Il 15 ottobre 2019, Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, accompagnato dal vicepresidente Vincenzo Petrone, presidente Assonave, e dal segretario generale Carlo Lombardi, ha incontrato il sen. Mario Turco, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti. Alla fase iniziale dell'incontro ha partecipato anche Luigi Giannini, presidente Federpesca. Dopo una breve descrizione del ruolo di raccordo svolto dalla Federazione del Mare tra le principali organizzazioni del cluster marittimo nazionale, il quale produce beni e servizi per un valore pari al 3,5% del PIL privato del Paese e sostiene con i suoi venti miliardi di acquisti annui numerosi altri settori dell'economia, sono stati messi in evidenza i principali aspetti critici del settore. In particolare, il presidente Mattioli ha sottolineato che il mantenimento dell'attuale normativa sul Registro internazionale è indispensabile per assicurare la competitività della bandiera italiana e lo sviluppo della flotta, che costituisce il perno attorno al quale ruotano le principali attività marittime del Paese. Sotto questo profilo, ha sottolineato l'incongruenza di provvedimenti che considerino ogni beneficio fiscale o contributivo al comparto marittimo nazionale come "sussidio ambientalmente dannoso", quando il trasporto marittimo è considerato, per unità trasportata, quello meno negativo sotto l'aspetto ambientale. In proposito, il presidente Mattioli ha messo in evidenza l'impegno dello shipping mondiale per la riduzione delle emissioni attraverso l'utilizzo di nuovi carburanti ed una limitazione della velocità delle navi. Il segretario generale Lombardi ha aggiunto come lo sviluppo dell'economia del pianeta si basi sull'integrazione commerciale e, posto che questa avviene per il 90% via mare, penalizzare le navi italiane andrebbe esclusivamente a vantaggio di quelle di bandiera estera, che comunque svolgerebbero gli stessi servizi di trasporto marittimo. Il vicepresidente Petrone ha sottolineato l'esigenza di costituire un centro di coordinamento delle varie amministrazioni competenti per le materie marittime presso la presidenza del Consiglio, se si vuole effettivamente sfruttare l'occasione data all'Italia dall'allargamento del Canale di Suez e dal conseguente aumento dei traffici marittimi. Una delega in merito affidata ad un dipartimento della Presidenza del Consiglio, che consenta un effettivo superamento dell'attuale dispersione di competenze tra le varie amministrazioni civili e militari appare un prerequisito ad ogni efficace politica di sviluppo del settore. Il sottosegretario Turco ha sollecitato proposte soprattutto per lo sviluppo della portualità nel Mezzogiorno, prendendo nota con interesse di quanto ricordato in merito dalla Federazione, che cioè per uno sviluppo dei porti italiani, è indispensabile un adeguamento delle loro strutture alle nuove esigenze derivanti dal gigantismo navale, nonché da un loro miglior collegamento con le reti di trasporto terrestre, sottraendoli peraltro ai vincoli imposti dall'urbanizzazione e dalla collocazione all'interno di centri storici.



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LA FEDERAZIONE DEL MARE INCONTRA IL SENATORE TURCO, SOTTOSEGRETARIO ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO

Roma -Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, accompagnato dal vicepresidente Vincenzo Petrone, presidente Assonave, e dal segretario generale Carlo Lombardi, ha incontrato il sen. Mario Turco, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti. Alla fase iniziale dell'incontro ha partecipato anche Luigi Giannini, presidente Federpesca. Dopo una breve descrizione del ruolo di raccordo svolto dalla Federazione del Mare tra le principali organizzazioni del cluster marittimo nazionale, il quale produce beni e servizi per un valore pari al 3,5% del PIL privato del Paese e sostiene con i suoi venti miliardi di acquisti annui numerosi altri settori dell'economia, sono stati messi in evidenza i principali aspetti critici del settore. In particolare, il presidente Mattioli ha sottolineato che il mantenimento dell'attuale normativa sul Registro internazionale è indispensabile per assicurare la competitività della bandiera italiana e lo sviluppo della flotta, che costituisce il perno attorno al quale ruotano le principali attività marittime del Paese. Sotto questo profilo, ha sottolineato l'incongruenza di provvedimenti che considerino ogni beneficio fiscale o contributivo al comparto marittimo nazionale come 'sussidio ambientalmente dannoso', quando il trasporto marittimo è considerato, per unità trasportata, quello meno negativo sotto l'aspetto ambientale. In proposito, il presidente Mattioli ha messo in evidenza l'impegno dello shipping mondiale per la riduzione delle emissioni attraverso l'utilizzo di nuovi carburanti ed una limitazione della velocità delle navi. Il segretario generale Lombardi ha aggiunto come lo sviluppo dell'economia del pianeta si basi sull'integrazione commerciale e, posto che questa avviene per il 90% via mare, penalizzare le navi italiane andrebbe esclusivamente a vantaggio di quelle di bandiera estera, che comunque svolgerebbero gli stessi servizi di trasporto marittimo. Il vicepresidente Petrone ha sottolineato l'esigenza di costituire un centro di coordinamento delle varie amministrazioni competenti per le materie marittime presso la presidenza del Consiglio, se si vuole effettivamente sfruttare l'occasione data all'Italia dall'allargamento del Canale di Suez e dal conseguente aumento dei traffici marittimi. Una delega in merito affidata ad un dipartimento della Presidenza del Consiglio, che consenta un effettivo superamento dell'attuale dispersione di competenze tra le varie amministrazioni civili e militari appare un prerequisito ad ogni efficace politica di sviluppo del settore. Il sottosegretario Turco ha sollecitato proposte soprattutto per lo sviluppo della portualità nel Mezzogiorno, prendendo nota con interesse di quanto ricordato in merito dalla Federazione, che cioè per uno sviluppo dei porti italiani, è indispensabile un adeguamento delle loro strutture alle nuove esigenze derivanti dal gigantismo navale, nonché da un loro miglior collegamento con le reti di trasporto terrestre, sottraendoli peraltro ai vincoli imposti dall'urbanizzazione e dalla collocazione all'interno di centri storici.



Federazione del Mare incontra sen. Turco

Assicurare la competitività della bandiera italiana e lo sviluppo della flotta

Massimo Belli

ROMA Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, accompagnato dal vicepresidente Vincenzo Petrone, presidente Assonave, e dal segretario generale Carlo Lombardi, ha incontrato oggi il sen. Mario Turco, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti. Alla fase iniziale dell'incontro ha partecipato anche Luigi Giannini, presidente Federpesca. Dopo una breve descrizione del ruolo di raccordo svolto dalla Federazione del Mare tra le principali organizzazioni del cluster marittimo nazionale, il quale produce beni e servizi per un valore pari al 3,5% del Pil privato del Paese e sostiene con i suoi venti miliardi di acquisti annui numerosi altri settori dell'economia, sono stati messi in evidenza i principali aspetti critici del settore. In particolare, il presidente Mattioli ha sottolineato che il mantenimento dell'attuale normativa sul Registro internazionale è indispensabile per assicurare la competitività della bandiera italiana e lo sviluppo della flotta, che costituisce il perno attorno al quale ruotano le principali attività marittime del Paese. Sotto questo profilo, ha sottolineato l'incongruenza di provvedimenti che considerino ogni beneficio fiscale o contributivo al comparto marittimo nazionale come sussidio ambientalmente dannoso, quando il trasporto marittimo è considerato, per unità trasportata, quello meno negativo sotto l'aspetto ambientale. In proposito, il presidente Mattioli ha messo in evidenza l'impegno dello shipping mondiale per la riduzione delle emissioni attraverso l'utilizzo di nuovi carburanti ed una limitazione della velocità delle navi. Il segretario generale Lombardi ha aggiunto come lo sviluppo dell'economia del pianeta si basi sull'integrazione commerciale e, posto che questa avviene per il 90% via mare, penalizzare le navi italiane andrebbe esclusivamente a vantaggio di quelle di bandiera estera, che comunque svolgerebbero gli stessi servizi di trasporto marittimo. Il vicepresidente Petrone ha sottolineato l'esigenza di costituire un centro di coordinamento delle varie amministrazioni competenti per le materie marittime presso la presidenza del Consiglio, se si vuole effettivamente sfruttare l'occasione data all'Italia dall'allargamento del Canale di Suez e dal conseguente aumento dei traffici marittimi. Una delega in merito affidata ad un dipartimento della Presidenza del Consiglio, che consenta un effettivo superamento dell'attuale dispersione di competenze tra le varie amministrazioni civili e militari appare un prerequisito ad ogni efficace politica di sviluppo del settore. Il sottosegretario Turco ha sollecitato proposte soprattutto per lo sviluppo della portualità nel Mezzogiorno, prendendo nota con interesse di quanto ricordato in merito dalla Federazione, che cioè per uno sviluppo dei porti italiani, è indispensabile un adeguamento delle loro strutture alle nuove esigenze derivanti dal gigantismo navale, nonché da un loro miglior collegamento con le reti di trasporto terrestre, sottraendoli peraltro ai vincoli imposti dall'urbanizzazione e dalla collocazione all'interno di centri storici.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Federazione del Mare incontra sen. Turco' with a sub-headline 'Assicurare la competitività della bandiera italiana e lo sviluppo della flotta'. Below the headline is a photo of several men in suits sitting around a table in a meeting. To the right of the photo is a 'NEWSLETTER' sign-up form. Below the photo is a short text snippet: 'ROMA - Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, accompagnato dal vicepresidente Vincenzo Petrone, presidente Assonave, e dal segretario generale Carlo Lombardi, ha incontrato oggi il sen. Mario Turco, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti. Alla fase iniziale dell'incontro ha partecipato anche Luigi Giannini, presidente Federpesca. Dopo una breve descrizione del ruolo di raccordo svolto dalla Federazione del Mare tra le principali organizzazioni del cluster marittimo nazionale, il quale produce beni e servizi per un valore pari al 3,5% del Pil privato del Paese e sostiene con i suoi venti miliardi di acquisti annui numerosi altri settori dell'economia, sono stati messi in evidenza i principali aspetti critici del settore. In particolare, il presidente Mattioli ha sottolineato che il mantenimento dell'attuale normativa sul Registro internazionale è indispensabile per assicurare la competitività della bandiera italiana e lo sviluppo della flotta, che costituisce il perno attorno al quale ruotano le principali attività marittime del Paese. Sotto questo profilo, ha sottolineato l'incongruenza di provvedimenti che considerino ogni beneficio fiscale o contributivo al comparto marittimo nazionale come sussidio ambientalmente dannoso, quando il trasporto marittimo è considerato, per unità trasportata, quello meno negativo sotto l'aspetto ambientale. In proposito, il presidente Mattioli ha messo in evidenza l'impegno dello shipping mondiale per la riduzione delle emissioni attraverso l'utilizzo di nuovi carburanti ed una limitazione della velocità delle navi. Il segretario generale Lombardi ha aggiunto come lo sviluppo dell'economia del pianeta si basi sull'integrazione commerciale e, posto che questa avviene per il 90% via mare, penalizzare le navi italiane andrebbe esclusivamente a vantaggio di quelle di bandiera estera, che comunque svolgerebbero gli stessi servizi di trasporto marittimo. Il vicepresidente Petrone ha sottolineato l'esigenza di costituire un centro di coordinamento delle varie amministrazioni competenti per le materie marittime presso la presidenza del Consiglio, se si vuole effettivamente sfruttare l'occasione data all'Italia dall'allargamento del Canale di Suez e dal conseguente aumento dei traffici marittimi. Una delega in merito affidata ad un dipartimento della Presidenza del Consiglio, che consenta un effettivo superamento dell'attuale dispersione di competenze tra le varie amministrazioni civili e militari appare un prerequisito ad ogni efficace politica di sviluppo del settore. Il sottosegretario Turco ha sollecitato proposte soprattutto per lo sviluppo della portualità nel Mezzogiorno, prendendo nota con interesse di quanto ricordato in merito dalla Federazione, che cioè per uno sviluppo dei porti italiani, è indispensabile un adeguamento delle loro strutture alle nuove esigenze derivanti dal gigantismo navale, nonché da un loro miglior collegamento con le reti di trasporto terrestre, sottraendoli peraltro ai vincoli imposti dall'urbanizzazione e dalla collocazione all'interno di centri storici.'

Traghetti, in arrivo 2 nuove banchine

PASSEGGERI E' stata consegnata ieri mattina alla Rcm Costruzioni di Salerno l' area di cantiere per la realizzazione del pontile della darsena traghetti del progetto BClink: Mos for the future. Progetto co-finanziato dalla Commissione europea per lo sviluppo del traffico Ro/Ro e Ro/Pax non solo sulla rotta Civitavecchia-Barcellona, ma anche di potenziali nuove linee con il Nord Africa. «Siamo in una fase molto importante per le Autostrade del mare. Grazie al progetto BClink sottolinea il presidente dell' Adsp Francesco Maria di Majo che ha consegnato l' area insieme al dirigente dell' area tecnica Maurizio Marini - avremo un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto di Barcellona con benefici non solo in termini di traffici ma anche in termini di sicurezza e sotto il profilo ambientale. Con il completamento di opere infrastrutturali portuali come la nuova darsena traghetti il porto di Civitavecchia assurgerà quindi a vero e proprio polo dei collegamenti di linea con Tunisi e Barcellona dell' Italia Centrale». L' avvio del cantiere per la realizzazione di due nuove banchine da circa 8 milioni di euro, era stato annunciato la scorsa settimana proprio dal numero uno di Molo Vespucci, intervenuto a un convegno sullo shipping a Napoli. L' opera, che sarà realizzata presumibilmente in 12 mesi, avrà ricadute positive anche a livello occupazionale. La società Rogedil Servizi, che ha curato la realizzazione dell' intera darsena traghetti, si occuperà con l' ingegner Alessandro Guerra, della direzione dei lavori per monitorare le matrici ambientali potenzialmente interessate sia in corso di esecuzione che in fase di ultimazione dell' opera. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Rifiuti, il nuovo calendario non convince
►Piace il ritmo dell'organico anticipato al lunedì. Perplesità sulla mancata raccolta dei pannolini per tre giorni di seguito
►Dubbii anche nelle isole liberamentate del sabato per la plastica e i metalli anche dalle 14 e soltanto in alcuni quartieri

Mercato: zona della Palmetta al buio con spazi ridotti e il tendone bucato

Porto, il calo del traffico merci fa paura La Regione Lazio convoca i sindacati

Traghetti, in arrivo 2 nuove banchine

Il Mattino (ed. Salerno)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nuova darsena a Civitavecchia c'è anche la Rcm costruzioni

IL PORTO Ci sarà anche la salernitana Rcm costruzioni tra le firme della nuova darsena dedicata ai traghetti nel porto di Civitavecchia. Ieri infatti, i vertici dell' autorità di sistema del mar Tirreno Centro-settentrionale hanno consegnato il cantiere al consorzio stabile Grandi Lavori, di cui fa parte anche l' azienda della famiglia Rainone. L' opera, che sarà realizzata presumibilmente in dodici mesi, avrà ricadute positive anche per l' occupazione. «Per la Rcm Costruzioni - hanno dichiarato Elio ed Eugenio Rainone - questo intervento rappresenta la possibilità di confermare la consolidata esperienza del nostro gruppo nella realizzazione di importanti infrastrutture portuali, aggiungendo l' intervento di Civitavecchia all' elenco di lavori effettuati e in corso in numerosi e importanti porti italiani». L' azienda salernitana, infatti, ha già realizzato i lavori di dragaggio del porto di Taranto, ed è nel gruppo di imprese che ha vinto la gara per l' escavo dei fondali del porto commerciale di Salerno. La firma del contratto e la consegna del cantiere salernitano è oramai questione di giorni, visto che entro una settimana terminerà il periodo di tempo utile affinché il gruppo di aziende inizialmente vincitore - con la Dravo capofila - presenti il ricorso al Tar per bloccare l' assegnazione della gara. «Siamo in una fase molto importante per le Autostrade del Mare - ha detto il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, a margine della consegna del cantiere - Grazie al progetto BCLink avremo un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto di Barcellona con benefici non solo in termini di traffici ma anche di sicurezza e sotto il profilo ambientale. Il trasporto intermodale, infatti, in cui la componente marittima sia prevalente, determina indubbi vantaggi sulla riduzione delle emissioni nocive nell' aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, e contribuisce a decongestionare il traffico sulle nostre strade e autostrade». di. tu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cambi abito	+39 0818 348115
Infermeria e pronto soccorso	+39 0818 348120
Poliambulatorio di Salerno	+39 0818 348130
Day Hospital	+39 0818 348138
Servizi diagnostici	+39 0818 348137
Poliambulatorio di Salerno	+39 0818 348139
Poliambulatorio di Salerno	+39 0818 348135

Civitavecchia: al via i lavori pontile darsena traghetti del progetto "BClick: MOS for the future"

(FERPRESS) - Civitavecchia, 15 OTT - Questa mattina il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha ricevuto, insieme al Dirigente dell' Area Tecnica, Maurizio Marini, i rappresentanti del Consorzio Stabile Grandi Lavori e l' impresa consorziata esecutrice R.C.M. Costruzioni S.r.l. di Sarno (Salerno) per la consegna del cantiere inerente la realizzazione del pontile della nuova darsena traghetti nell' ambito del progetto "BClick: MOS for the future". La realizzazione del progetto, co-finanziato dalla Commissione europea, è di fondamentale importanza per rispondere all' aumento e all' ulteriore sviluppo del traffico Ro/Ro e Ro/Pax non solo sulla "rotta" Civitavecchia-Barcellona, sempre più competitiva, anche in ragione dei vantaggi di carattere ambientale, ma anche, in virtù dell' attività di promozione che l' Authority sta portando avanti, sulle potenziali nuove linee marittime con il nord Africa. "Siamo in una fase molto importante per le Autostrade del Mare. Grazie al progetto "BClick" avremo un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto di Barcellona con benefici non solo in termini di traffici ma anche in termini di sicurezza e sotto il profilo ambientale. Il trasporto intermodale, infatti, in cui la componente marittima sia prevalente, determina indubbi vantaggi sulla riduzione delle emissioni nocive nell' aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, e contribuisce a decongestionare il traffico sulle nostre strade e autostrade", dichiara il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. "Con il completamento di opere infrastrutturali portuali come la nuova darsena traghetti il porto di Civitavecchia assumerà, quindi, a vero e proprio polo dei segmenti Ro-Ro e Ro-Pax (principalmente collegamenti di linea con Tunisi e Barcellona) dell' Italia Centrale", sottolinea di Majo. L' opera, che sarà realizzata presumibilmente in 12 mesi, avrà ricadute positive anche a livello occupazionale. "Per la R.C.M. Costruzioni, questo intervento rappresenta- dichiarano i rappresentanti di R.C.M. Costruzioni S.r.l. Elio ed Eugenio Rainone - la possibilità di confermare la consolidata esperienza del nostro gruppo nella realizzazione di importanti infrastrutture portuali, aggiungendo l' intervento di Civitavecchia all' elenco di lavori effettuati ed in corso in numerosi e importanti porti italiani". Alla società F&M Ingegneria, leader in Europa nel settore della progettazione delle opere marittime, il compito, attraverso l' ingegnere Tommaso Tassi, di curare la progettazione esecutiva, coordinata alla proposta migliorativa. La società Rogedil Servizi S.r.l., che ha curato la realizzazione dell' intera darsena traghetti, si occuperà della direzione dei lavori nella persona dell' ing. Alessandro Guerra, nel rispetto del vigente protocollo della legalità e dell' Accordo Quadro sottoscritto dall' **AdSP** con l' Arpa Lazio per monitorare le matrici ambientali potenzialmente interessate sia in corso di esecuzione che in fase di ultimazione dell' opera.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there's a banner for 'PIETRARSA A TRIESTE'. Below it, the main navigation bar includes 'HOME', 'CHI SIAMO', 'SERVIZI E SERVIZI', 'TUTTI I SERVIZI', 'SALIZADA E SERVIZI', 'ALTERNATIVE', 'SERVIZI', 'MAGAZINE'. The main content area features a large article titled 'Porto di Civitavecchia: al via i lavori pontile darsena traghetti del progetto "BClick: MOS for the future"'. To the right, there are several smaller news snippets, including one for 'LA MIRA DEL MERCATO EUROPEO' and another for 'PUGLIA'.

Porto, il calo del traffico merci fa paura la Regione Lazio convoca i sindacati

LO SCALO Cresce la preoccupazione del cluster marittimo, dei sindacati e delle istituzioni per la crisi del traffico merci nel porto di Civitavecchia. Preoccupazione condivisa anche dalla Regione Lazio. Nei giorni scorsi Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Porti e Usb lavoro privato hanno formalizzato una richiesta di incontro urgente alla Regione Lazio, «alla luce degli ultimi avvenimenti che hanno ulteriormente acuito le tensioni tra imprese e l' Autorità portuale che vede alla sua presidenza l' avvocato Francesco Maria di Majo», indirizzandola all' assessore alla Mobilità Mauro Alessandri ed al presidente Nicola Zingaretti. Un incontro necessario per le diverse vertenze aperte, a partire da quella del Cfft, sulla quale è attesa entro venerdì la decisione di Molo Vespucci. «Convocherò i sindacati entro questa settimana ha assicurato ieri l' assessore Alessandri perché seguo le vicende di Civitavecchia e comprendo l' urgenza. Da tempo ho preso atto del profondo e verticale ridimensionamento dei traffici nello scalo, acuito anche dalle nuove politiche energetiche di Enel che seguiamo con attenzione, e che ha ripercussioni sul lavoro e sulla stessa economia della regione. Il porto può avere una nuova fase solo se si riconoscerà la sua vocazione commerciale. In questo la Regione è presente come sede per tavoli di confronto, per facilitare strumenti come ZIs e Zes e per velocizzare infrastrutture fondamentali come la superstrada e l' ultimo miglio ferroviario. Ci sono scelte però che la legge ha accentrato solo sui vertici dell' Authority, come il piano degli accosti o le destinazioni delle banchine. Su questo, come organo esecutivo, non possiamo intervenire, ma solo dare un parere di presa di coscienza della drammaticità della situazione». E forte è la preoccupazione, anche in vista del Comitato di gestione di domani in cui si parlerà sia della vertenza Cfft-Rtc che del bando per la concessione della darsena traghetti, del presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani. «Parafrasando una celebre frase di Garibaldi afferma - qui si fa il porto o si muore. Da una parte c' è la strada che porta allo sviluppo ed all' occupazione, dall' altra invece quella che porta alla distruzione definitiva dei traffici merci con la conseguente perdita di posti di lavoro. Facciamo un appello ai vertici dell' **Adsp** ed ai membri del Comitato di gestione e auspichiamo, ma di questo siamo convinti, che anche la Regione si faccia parte attiva in questa vicenda. Tutte le imprese portuali aspettano la decisione che metta la parola fine alla famigerata guerra delle banane consentendo quindi la movimentazione della merce containerizzata sulle banchine ad uso pubblico 25 sud e 24, secondo equità, logica e soprattutto buon senso». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Vertenze e tensioni nello scalo: appello alla Regione

I sindacati hanno formalizzato la richiesta di incontro urgente alla Pisana. Si attende una decisione per Cfft

CIVITAVECCHIA - "Un incontro urgente, alla luce degli ultimi avvenimenti i quali hanno ulteriormente acuito le tensioni tra imprese e l' Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale che vede alla sua presidenza l' avvocato Francesco Maria di Majo". È la richiesta contenuta in una lettera inviata dai sindacati, e in particolare da Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Mare e porti, Usb lavoro privato, ed indirizzata all' assessore ai Trasporti della Regione Lazio Mauro Alessandri e, per conoscenza, anche al Governatore del Lazio Nicola Zingaretti. Al centro della riunione l' emergenza legata alla diverse vertenze aperte, a partire da quella legata alla Cfft che a giorni attende una decisione da parte dei vertici di Molo Vespucci. Proprio alla luce dell' incontro della scorsa settimana con la società, i sindacati si erano detti piuttosto preoccupati "per i tentennamenti e le indecisioni da parte della **Adsp** nella definizione delle banchine commerciali. Viste le gravi possibili ripercussioni sul mantenimento dei livelli occupazionali della Cfft e più in generale sul futuro del porto e dei traffici portuali - avevano spiegato- riteniamo non più procrastinabile un incontro con la Regione per chiarire definitivamente la vertenza. Diversamente siamo pronti ad attivarci con ogni forma di lotta ad iniziare dallo stato di agitazione fino allo sciopero". E così ieri hanno inviato formale richiesta alla Pisana per affrontare le vertenze portuali. «Si tratta di avvenimenti - hanno spiegato i segretari dei sindacati - che se non gestiti in maniera lungimirante da parte di tutti i soggetti e, in primis, le autorità competenti, rischiano di mettere in crisi i posti di lavoro di centinaia di lavoratori e conseguentemente la stabilità del tessuto cittadino e portuale nella stessa misura». (15 Ott 2019 - Ore 08:35)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Darsena Traghetti: apre il cantiere per il nuovo pontile

CIVITAVECCHIA - Questa mattina il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha ricevuto, insieme al Dirigente dell' Area Tecnica, Maurizio Marini, i rappresentanti del Consorzio Stabile Grandi Lavori e l' impresa consorziata esecutrice R.C.M. Costruzioni S.r.l. di Sarno (Salerno) per la consegna del cantiere inerente la realizzazione del pontile della nuova darsena traghetti nell' ambito del progetto "BClink: MOS for the future". La realizzazione del progetto, co-finanziato dalla Commissione europea, è di fondamentale importanza per rispondere all' aumento e all' ulteriore sviluppo del traffico Ro/Ro e Ro/Pax non solo sulla "rotta" Civitavecchia-Barcellona, sempre più competitiva, anche in ragione dei vantaggi di carattere ambientale, ma anche, in virtù dell' attività di promozione che l' Authority sta portando avanti, sulle potenziali nuove linee marittime con il nord Africa. "Siamo in una fase molto importante per le Autostrade del Mare. Grazie al progetto "BClink" avremo un ulteriore rafforzamento del corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto di Barcellona con benefici non solo in termini di traffici ma anche in termini di sicurezza e sotto il profilo ambientale. Il trasporto intermodale, infatti, in cui la componente marittima sia prevalente, determina indubbi vantaggi sulla riduzione delle emissioni nocive nell' aria, rispetto al trasporto tutto su gomma, e contribuisce a decongestionare il traffico sulle nostre strade e autostrade", dichiara il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. "Con il completamento di opere infrastrutturali portuali come la nuova darsena traghetti il porto di Civitavecchia assumerà, quindi, a vero e proprio polo dei segmenti Ro-Ro e Ro-Pax (principalmente collegamenti di linea con Tunisi e Barcellona) dell' Italia Centrale", sottolinea di Majo. L' opera, che sarà realizzata presumibilmente in 12 mesi, avrà ricadute positive anche a livello occupazionale. "Per la R.C.M. Costruzioni, questo intervento rappresenta - dichiarano i rappresentanti di R.C.M. Costruzioni S.r.l. Elio ed Eugenio Rainone - la possibilità di confermare la consolidata esperienza del nostro gruppo nella realizzazione di importanti infrastrutture portuali, aggiungendo l' intervento di Civitavecchia all' elenco di lavori effettuati ed in corso in numerosi e importanti porti italiani". Alla società F&M Ingegneria, leader in Europa nel settore della progettazione delle opere marittime, il compito, attraverso l' ingegnere Tommaso Tassi, di curare la progettazione esecutiva, coordinata alla proposta migliorativa. La società Rogedil Servizi S.r.l., che ha curato la realizzazione dell' intera darsena traghetti, si occuperà della direzione dei lavori nella persona dell' ing. Alessandro Guerra, nel rispetto del vigente protocollo della legalità e dell' Accordo Quadro sottoscritto dall' AdSP con l' Arpa Lazio per monitorare le matrici ambientali potenzialmente interessate sia in corso di esecuzione che in fase di ultimazione dell' opera. (15 Ott 2019 - Ore 17:03)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Comitato di gestione, la Cpc a Molo Vespucci: "Servono scelte e coraggio"

CIVITAVECCHIA - Quello di giovedì sarà un comitato di gestione fondamentale per il futuro del porto. Ne è convinto il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani. «È il momento delle scelte e del coraggio. Da una parte - ha spiegato - c'è la strada che porta allo sviluppo ed all'occupazione, dall'altra invece quella che porta alla distruzione definitiva dei traffici merci con la conseguente perdita di tanti posti di lavoro». Da qui l'appello rivolto ai vertici dell' **Adsp** e ai membri del Comitato di Gestione. «Auspichiamo inoltre, ma di questo ne siamo convinti - hanno aggiunto - che anche la Regione si faccia parte attiva in questa vicenda e quindi nello sviluppo futuro, anche infrastrutturale, del nostro scalo. Pertanto, non solo noi ma anche tutte le imprese portuali compresa ovviamente Cfft, aspettiamo la decisione che metta la parola fine alla famigerata "guerra delle banane" consentendo la movimentazione della merce containerizzata sulle banchine ad uso pubblico 25 sud e 24, secondo equità, logica e soprattutto buon senso». (15 Ott 2019 - Ore 18:18)



Luciani: 'Qui si fa il porto o si muore'

Massimo Belli

CIVITAVECCHIA Qui si fa il porto o si muore. Enrico Luciani, presidente della Compagnia Portuale Civitavecchia, parafrasando una celebre frase di Giuseppe Garibaldi, sostiene che il 17 Ottobre sarà una data fondamentale per il futuro del porto di Civitavecchia. Per giovedì, infatti, è convocato il Comitato di gestione, durante il quale saranno prese decisioni dalle quali dipenderà il futuro dello scalo laziale, di centinaia di lavoratori e di tutta la città. E' il momento delle scelte e del coraggio, annuncia il presidente della Compagnia portuale. Da una parte c'è la strada che porta allo sviluppo ed all'occupazione, dall'altra invece quella che porta alla distruzione definitiva dei traffici merci con la conseguente perdita di tanti posti di lavoro. Con queste poche righe scritte in comunicato diffuso agli organi d'informazione, Enrico Luciani rivolge quindi un appello ai vertici dell'Autorità di Sistema portuale ed ai membri del Comitato di gestione affinché non facciano cadere nel vuoto le tante, forse troppe, grida di allarme e sofferenza che in questi ultimi anni sono partite dal cluster portuale e dai sindacati. Auspichiamo, inoltre, ma di questo ne siamo convinti, che anche la Regione si faccia parte attiva in questa vicenda e quindi nello sviluppo futuro, anche infrastrutturale, del nostro scalo portuale. Pertanto, non solo noi della Compagnia Portuale Civitavecchia, ma anche tutte le imprese portuali compresa ovviamente CFFT (Civitavecchia Fruit & Forest Terminal), aspettiamo la decisione che metta la parola fine alla famigerata 'guerra delle banane' consentendo quindi la movimentazione della merce containerizzata sulle banchine ad uso pubblico n. 25 sud e n. 24, secondo equità, logica e soprattutto buon senso.



Informazioni Marittime

Napoli

Porti campani, il "fuoco amico" della burocrazia blocca lo sviluppo

Interpellanze parlamentari. Bonifiche che bloccano opere fondamentali. È l'inferno pubblico delle autorizzazioni e delle rendite di posizione. Spirito: "Nonostante tutto, il porto cresce da due anni e mezzo"

di Paolo Bosso «Da due anni e mezzo il porto cresce. Ma quando le cose vanno bene non se ne parla». È un Pietro Spirito amareggiato quello che risponde alle domande degli operatori del porto di Napoli - una specie di conferenza stampa durata oltre un'ora e mezza - nel corso di un evento del Propeller Club partenopeo tenutosi lunedì nel capoluogo campano al Polo dello Shipping. Non c'è l'ha con gli operatori, «da cui ho ricevuto la massima coesione», ma con la macchina pubblica. La trafila eterna delle bonifiche, le analisi costi-benefici, le autorizzazioni. Il "fuoco amico", in sostanza, della burocrazia verso l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. «Ho risposto a cinque interpellanze parlamentari sul molo Beverello. E nonostante il progetto per la nuova stazione marittima (il cui cantiere partirà nelle prossime settimane, ndr) ha superato l'analisi costi-benefici, alcuni esponenti del governo hanno sostenuto che non è la priorità. Non è la priorità rendere decoroso il posto da cui arrivano e partono ogni anno 3,5 milioni di passeggeri». La pubblica amministrazione a volte funziona anche così: perimetra e deperimetra i Siti di interesse nazionale, bonifica e non bonifica. Nomina commissari e i manager pubblici sono poi indagati dalla magistratura, com'è successo a Bagnoli. Col risultato di bloccare lo sviluppo di un porto, di una città. In alcuni casi, portando alla perdita di migliaia di posti di lavoro. È una vecchia questione. Quest'anno i crocieristi a Napoli dovrebbero raggiungere gli 1,38 milioni di unità. Supereranno il milione e mezzo l'anno prossimo, un record. A Napoli crescono anche i container,

a Salerno i rotabili. Il traffico, insomma, è in salute. Ma i lavori da fare non finiscono mai. Un nuovo terminal container da realizzare, antichi palazzi da restaurare, nuove stazioni marittime da costruire. «Non esiste il mantenimento in un porto commerciale, o si cresce o si declina», sentenza Spirito. Beverello, dragaggi, restauro dell'Immacolatella Vecchia e delle strade interne. Museo del mare, cold ironing, completamento della Darsena di Levante, sistema fognario e infine diga foranea. In mezzo la modifica del Piano regolatore portuale, risalente al 1958. «In realtà quel piano è molto buono - precisa Spirito - nel senso che lascia molto spazio alla progettazione, cosa fondamentale per un porto che richiede infrastrutture più dinamiche di una città. Quarant'anni, la durata tipica di un piano regolatore comunale, sono tantissimi per un porto». È il puzzle di quello che una volta rientrava nel "Grande progetto" europeo da centinaia di milioni redatto nel 2012, poi diviso in più tronconi e rifinanziato negli anni successivi. Sarò complicato ultimarlo, in un Paese che mediamente completa le grandi opere in undici anni. Comunque sia, l'Ue ha messo a disposizione 111 milioni. Zes Intanto dal 25 settembre è attivo il credito d'imposta per le aziende che vogliono insediarsi nella Zona economica speciale, il cui import-export passa per il porto. «Il modulo di richiesta è attivo. Al momento non sono pervenute richieste», riferisce Spirito. Dragaggi L'escavo dei fondali è quasi ultimato e quando la certificazione formale dei 14,5 metri di pescaggio arriverà il porto potrà ospitare navi di stazza medio-grande. Secondo Spirito, il "bollino" richiederà però un'azione di pressione della comunità portuale verso gli enti che devono emetterlo se si vuole ottenerlo in tempi brevi. «Il terminal container riceve già portacontainer da 9 mila teu, è una leggenda metropolitana che non si vada oltre le 5 mila, e considerando che Napoli non è un porto hub ma un porto regionale, non abbiamo neanche bisogno di ospitare navi da 20 mila teu», spiega Spirito. Darsena di Levante La realizzazione del nuovo terminal container richiederà per lo meno altri cinque anni, in un mondo ideale dove la trafila delle autorizzazioni

The screenshot shows the 'Informazioni Marittime' website. At the top, there's a search bar with 'Ho cerca' and 'Cerca' buttons. Below it, the main content area includes a search bar and a list of articles. One article is titled 'di Paolo Bosso' and discusses the port of Naples. The sidebar on the right contains several advertisements, including 'Servizi Online', 'ITALIAN CRUISE DAY', 'ARMATORI', and 'BL-FERRAR'. The website also features logos for 'UNIVERSO' and 'CRUISE'.

Informazioni Marittime

Napoli

fili liscia come l'olio. «La colmata è stata ultimata - spiega Spirito -, bisognerà aspettare altri tre anni per completare l'assestamento della banchina, più altri due per dare il tempo all'operatore di installare i macchinari». Ma c'è un altro ma. Il terminal che si sta realizzando al confine orientale del porto di Napoli, così com'è, «non rispecchia - precisa Spirito - gli standard europei di un terminal competitivo. La banchina è di 640 metri, quando dovrebbe estendersi quasi per il doppio della lunghezza, per lo meno per 1,2 chilometri». Immacolatella vecchia «Nei primi mesi dell'anno il palazzo del Vaccaro sarà riconsegnato alla città», annuncia Spirito. L'edificio storico del XVIII secolo, luogo di partenza per milioni di italiani nei primi decenni del Novecento, è in corso di restauro al costo di circa 3,5 milioni di euro e ospiterà in futuro reperti archeologici del parco subacqueo del porto. Piano regolatore portuale Un anno e mezzo fa l'Autorità di sistema portuale della Campania ha redatto un primo master plan, «che non ha ancora ricevuto risposta dagli enti locali», spiega Spirito. «Entro l'anno - continua - formalizzeremo il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dei porti (DPSS), a quel punto l'interlocuzione sarà obbligatoria». Museo del mare Il progetto per realizzare un museo del mare e della migrazione nel gigantesco palazzo degli ex Magazzini Generali (una robusta struttura da decine di migliaia di metri quadri, protetta dalla sovrintendenza, da milioni di euro di restauro) è stato fatto, i gestori sono stati più o meno individuati ma mancano i soldi. «Per Genova è stato determinante l'impegno bancario. Finché non scatterà qualcosa del genere anche a Napoli, difficile che si andrà avanti», spiega Spirito. Il prossimo rifinanziamento utile potrebbe essere la programmazione Ue 2021-2027. «O il museo del mare diventa un progetto di città oppure non si va da nessuna parte», sostiene Spirito. Cold ironing Come in tutti gli altri porti del mondo, il problema dell'alimentazione elettrica delle navi ormeggiate in porto (che possono spegnere così i motori di bordo e non inquinare l'aria della città) risiede nei costi dell'energia. «Si passa da 50 a 60 Hertz di frequenza e tra il giorno e la notte la tariffa cambia parecchio. Di notte si alimentano i traghetti delle lunghe percorrenze, di giorno le unità di cabotaggio», e ci vorrebbe uniformità di costi altrimenti il sistema non è gestibile. «Il protocollo Enel-Caremar è un inizio ma bisogna riformulare le tariffe altrimenti i costi sono insostenibili. Dovrebbe intervenire l'Autorità di regolamentazione dell'energia e incentivare gli armatori, magari permettendo alla stessa Autorità di sistema portuale di erogare "ecobonus" dedicati».

Primo Magazine

Napoli

28^ MAIF a Napoli dal 13 al 19 ottobre 2019

GAM EDITORI

15 ottobre 2019 - La conferenza, svoltasi ieri presso il centro congressi della Stazione Marittima di Napoli, ha inaugurato i lavori dell' Assemblea annuale del MAIF - Marine Accident Investigators' International Forum - che si protrarrà fino al 19 ottobre. Il MAIF è un' organizzazione internazionale dedicata al progresso della sicurezza marittima e alla prevenzione dell' inquinamento marino attraverso lo scambio di informazioni acquisite dai Governi aderenti nello svolgimento di indagini sugli incidenti marittimi. Il suo scopo è promuovere e migliorare le indagini sugli incidenti marittimi e promuovere la cooperazione e la comunicazione tra gli investigatori sugli incidenti marittimi. Alla conferenza sono intervenuti: il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, il Direttore Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime, Fabio Croccolo, il Vice Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, A.I. Antonio Basile, il presidente della Marine Accident Investigators' International Forum, Lianne van der Veen, il Capo Ricerca ed Analisi della Policy-International Transport Forum, Stephen Perkins, l' ing. Claudio Aleandri del CIRM, il com. Francesco Bandiera di Fedepiloti, il Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Salvatore Margiotta e, per Assarmatori, l' armatore Salvatore Lauro. Durante l' intervento del sottosegretario di Stato al Ministero Infrastrutture e Trasporti, Salvatore Magliotta, è stato evidenziato quanto il nostro Paese sia sensibile alle tematiche della sicurezza marittima ed ambientale fino ad avanzare l' ipotesi della creazione in Italia di un centro regionale dell' EMSA (Agenzia Europea per la sicurezza Marittima). Il Forum di Napoli è stato organizzato dalla Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime con il supporto dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.



La polemica

Infrastrutture per il turismo "Provincia Bat all' anno zero"

di Antonello Cassano Il Patto per la città metropolitana ha portato a Bari 230 milioni nel 2016. Merito anche degli ottimi rapporti tra il sindaco Antonio Decaro e l' allora premier Matteo Renzi. Soldi che serviranno alla riqualificazione dei waterfront dei Comuni che si affacciano sulla costa da Giovinazzo a Monopoli. L' emergenza Taranto ha portato nella città ionica uno stanziamento di 1,2 miliardi di euro tramite il Cis, Contratto istituzionale di sviluppo, una misura che il governo ha varato solo per alcune aree del Paese. Una parte di quei soldi sono già stati investiti per ampliare il porto commerciale. Ad agosto il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha portato alla sua Capitanata (Conte è originario di Volturara Appula) un Cis da 280 milioni di euro. Mentre l' ex ministra salentina Barbara Lezzi negli ultimi mesi di vita del precedente governo gialloverde aveva avviato le pratiche per un Contratto istituzionale di sviluppo da 500 milioni di euro per Lecce e Brindisi. E nella Bat? Neanche un centesimo. Evidentemente la sesta Provincia non ha santi nel paradiso della politica italiana. Eppure i territori di Barletta-Andria-Trani avrebbero diritto di intercettare almeno una parte di quella pioggia di milioni di euro che sta calando su quasi tutte le province pugliesi. In questo senso la Bat si conferma ancora una volta come la Cenerentola delle Province pugliesi. Ecco perché la richiesta che in un' intervista a Repubblica il consigliere regionale del Pd Ruggiero Mennea fa al governatore Michele Emiliano perché si impegni con il governo al fine di ottenere un Contratto istituzionale di sviluppo anche nella Bat coglie nel segno. Uno strumento finanziario di questo tipo potrebbe aiutare i Comuni, soprattutto quelli sulla fascia costiera, a riqualificare le spiagge e predisporre il terreno per accogliere nuove strutture ricettive. In questo modo si potrebbe affrontare sul serio il problema della grave carenza di alberghi in tutta la Bat. Come ha confermato Federalberghi ci sono solo 38 hotel in tutta la provincia a fronte degli oltre 900 b& b, camere e appartamenti in affitto su Airbnb, la maggior parte dei quali sconosciuti al fisco. Ora non resta che attendere una mossa del governatore Emiliano per consentire anche alla Bat di stipulare un Contratto istituzionale di sviluppo. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Turismo: alleanza Msc-Costa per aree crocieristi in Sicilia

Presentate richieste congiunte per concessioni

Alleanza strategica e inedita tra Msc Cruises e Costa Crociere per ottenere la concessione delle aree e dei servizi per i crocieristi in transito dai porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. I due colossi del settore hanno presentato una richiesta congiunta all'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (**Adsp**). Lo scorso 10 ottobre è scaduto il termine per sollevare eventuali osservazioni e nei prossimi giorni si potrebbe avviare l'iter per l'affidamento. In caso di via libera, Msc e Costa, costituiranno una società di progetto, con partecipazioni al 50 per cento, in forma di società per azioni o a responsabilità limitata per la gestione della concessione. Alla base della richiesta c'è la convinzione da parte delle due compagnie che "l'area occidentale della Sicilia abbia ampi margini di sviluppo turistico per il settore crocieristico". Per questo motivo, Msc e Costa hanno l'intenzione di incrementare il numero degli accosti, "in modo che, nel medio periodo, si possa raddoppiare il numero dei crocieristi sbarcati, imbarcati e in transito". Il programma di sviluppo richiede la "gestione integrata dei porti occidentali della Regione - scrivono le due società nell'istanza presentata all' **Adsp** - per realizzare un sistema nell'offerta turistica". Le due compagnie ritengono "essenziale, al fine di realizzare il progetto, il conseguimento unitario delle aree e dei beni dei porti occidentali, con la gestione coordinata del servizio terminalistico". La richiesta di concessione riguarda la banchina Crispi, i moli Vittorio Veneto, Piave e Sannuzzo (porto di Palermo); la banchina Garibaldi (porto di Trapani), banchina Veniero (porto di Termini Imerese); la banchina Todaro (Porto Empedocle). (ANSA).

The image shows a screenshot of a news article from ANSA. The main headline is "Turismo: alleanza Msc-Costa per aree crocieristi in Sicilia". Below the headline, there is a sub-headline: "Presentate richieste congiunte per concessioni". The article text is partially visible, starting with "Alleanza strategica e inedita tra Msc Cruises e Costa Crociere per ottenere la concessione delle aree e dei servizi per i crocieristi in transito dai porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. I due colossi del settore hanno presentato una richiesta congiunta all'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (Adsp). Lo scorso 10 ottobre è scaduto il termine per sollevare eventuali osservazioni e nei prossimi giorni si potrebbe avviare l'iter per l'affidamento. In caso di via libera, Msc e Costa, costituiranno una società di progetto, con partecipazioni al 50 per cento, in forma di società per azioni o a responsabilità limitata per la gestione della concessione. Alla base della richiesta c'è la convinzione da parte delle due compagnie che 'l'area occidentale della Sicilia abbia ampi margini di sviluppo turistico per il settore crocieristico'. Per questo motivo, Msc e Costa hanno l'intenzione di incrementare il numero degli accosti, 'in modo che, nel medio periodo, si possa raddoppiare il numero dei crocieristi sbarcati, imbarcati e in transito'. Il programma di sviluppo richiede la 'gestione integrata dei porti occidentali della Regione - scrivono le due società nell'istanza presentata all' Adsp - per realizzare un sistema nell'offerta turistica'. Le due compagnie ritengono 'essenziale, al fine di realizzare il progetto, il conseguimento unitario delle aree e dei beni dei porti occidentali, con la gestione coordinata del servizio terminalistico'. La richiesta di concessione riguarda la banchina Crispi, i moli Vittorio Veneto, Piave e Sannuzzo (porto di Palermo); la banchina Garibaldi (porto di Trapani), banchina Veniero (porto di Termini Imerese); la banchina Todaro (Porto Empedocle). (ANSA)." The article includes a photo of a cruise ship at a port and a sidebar with various advertisements and navigation links.

«Zes e addio al carbone per un nuovo sviluppo»

Ok a defiscalizzazione e semplificazione Soddifazione dei consiglieri proponenti Antonino e Serra convinti che il futuro di Brindisi sia legato alla logistica portuale

Ancora qualche giorno per verificare la compatibilità della riduzione delle imposte locali ed il cammino del kit localizzativo per la Zes prenderà ufficialmente il via. A garantirlo è stato il sindaco Riccardo Rossi dopo il via libera, all' unanimità, da parte del consiglio comunale sui due ordini del giorno presentati da Partito Repubblicano e Movimento 5 Stelle sulla defiscalizzazione e la semplificazione delle pratiche amministrative per le aziende che sceglieranno di insediarsi all' interno delle aree nel territorio brindisino inserite all' interno della Zona economica speciale Adriatica. Un segnale politico di unità, tra maggioranza ed opposizione, su una questione fondamentale per lo sviluppo dell' economia cittadina, soprattutto in vista della conversione a gas della centrale Enel di Cerano. Si dice soddisfatto del risultato il consigliere repubblicano Gabriele Antonino (il primo nelle foto a destra). «Ci sembra di aver reso in questo modo - sottolinea - un servizio utile alla nostra città che attraversa una fase di estrema difficoltà economica segnata dalla crisi di aziende metalmeccaniche, edili ed elettriche impegnate nei servizi manutentivi a beneficio dei grandi gruppi industriali presenti sul nostro territorio e con la prospettiva di dover affrontare a breve le conseguenze di carattere occupazionale legate alla prossima dismissione della centrale Enel di Brindisi Sud. Come abbiamo sempre sostenuto sulle ragioni dello sviluppo non è utile dividersi tra maggioranza ed opposizione. L' unità di intenti raggiunta dal consiglio comunale sul nostro ordine del giorno e su quello dei colleghi del gruppo 5 Stelle lascia ben sperare che si possano mettere da parte le polemiche sterili e si possa tutti lavorare per costruire per la nostra città un nuovo modello di sviluppo capace di valorizzare le nostre infrastrutture e di saper coniugare ambiente ed attività manifatturiere». Se tutte le parti politiche «giocassero la stessa partita - commenta dal canto suo il capogruppo del M5S Gianluca Serra - qualche risposta a Brindisi la si potrebbe dare come sviluppo economico. Che, proprio come la Zes, non può prescindere dal porto, la nostra più grande risorsa economica». Dopo avere sottolineato la necessità di sfruttare, come del resto aveva proposto anche il presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, le Zone doganali intercluse per potenziare gli effetti positivi della Zes, Serra proprio in vista del via alla Zona economica speciale auspica «un' accelerazione sui tempi dei dragaggi e dei banchinamenti, altrimenti il rischio è che il provvedimento rimanga inefficace. In questo senso, la decarbonizzazione potrebbe darci una spinta. Se Enel rinunciasse, infatti, alla banchina per la movimentazione del carbone potremmo sfruttarla ai fini della logistica e dello stoccaggio. E lo stesso si potrebbe fare con il nastro trasportatore ed almeno uno dei carbonili. Sarebbe una bella occasione per la logistica. In questo modo, dalla Zes passerebbe la riconversione economica del territorio. Il ritardo sulle grandi opere portuali, come dragaggi e colmata, rischia infatti di penalizzarci. Fondamentale sarebbe stato, in questo senso, il Piano regolatore del porto, che prevede due colmate: a Capobianco ed a Fiume Grande. Qui dovrebbe nascere, lontana dai limiti del cono di atterraggio, una grande piattaforma logistica per container. Sarebbe un vero colpo per lo sviluppo logistico sostenibile e per la Zes. Se fosse già stato approvato. Ma sappiamo bene che i tempi del Piano regolatore sono lunghi». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Carico e scarico di materiali ferrosi in banchina «La risposta dell'Authority non è soddisfacente»

La risposta dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale sullo scarico e la movimentazione di materiale ferroso nel porto di Brindisi soddisfa solo parzialmente l' amministrazione comunale. La questione è stata sollevata, con un' interrogazione, dal consigliere comunale della Lega Massimo Ciullo, sulla scorta di quanto era accaduto nelle scorse settimane quando la richiesta di scarico del carbone necessario al funzionamento dell' ex Ilva di Taranto aveva fatto insorgere amministrazione e parte dell' opposizione. Proprio dopo quella richiesta da parte della Sir, ha spiegato il dirigente del settore Ambiente Francesco Corvace, «l' amministrazione si è adoperata chiedendo raggugli all' Autorità di sistema sullo stato dell' arte delle attività complessivamente in essere di questo tipo di logistica e sulla disciplina a salvaguardia della salubrità pubblica e della qualità dell' aria. L' Autorità di sistema regola il profilo ambientale di queste attività sulla scorta di un' ordinanza piuttosto risalente». Il provvedimento, infatti, è del 2005 mentre il Testo unico in materia ambientale è stato approvato nel 2006. Ma la richiesta riguardava anche tutte le attività di questo tipo in atto nel porto, oltre alla disciplina, alle concessioni in atto ed a precise assicurazioni riguardo alla qualità dell' aria ed alla presenza in numero adeguato di stazioni conformi alla norma e dalle prestazioni garantite. «La risposta - ha riferito in aula il dirigente - è stata di questo tipo: non c' è una visione completa delle attività che in questo momento generano questo tipo di emissioni. L' unica in pianta stabile è quella di Costa Morena Diga. Altre banchine pubbliche sono sottoposte ad attività temporanea». La mancanza del presupposto di stabilità esonererebbe le aziende dal rispetto di alcuni parametri più stringenti. «Dobbiamo comunque approfondire - ha sottolineato Corvace - questo tema. Anche perché si continua ad applicare un' ordinanza che dal loro punto di vista è garantista per la sicurezza nel trasbordo delle merci e che fa affidamento sulle stazioni per il monitoraggio della qualità dell' aria di proprietà della Regione ma gestite da Arpa, che negli ultimi anni non hanno visto significativi superamenti su base annuale tali da rendere necessario un piano di risanamento della qualità dell' aria». L' amministrazione tuttavia, ha spiegato il dirigente del settore Ambiente, vuole «avviare un dialogo con l' Autorità di sistema per una pianificazione della qualità dell' aria, perché quanto meno quell' ordinanza va aggiornata sulla base dei dettami del Codice dell' Ambiente. Su alcuni aspetti di presidio vengono garantiti, su altri occorre proseguire il confronto dialettico, in particolare sulla sussistenza o meno dello stabilimento». La risposta dell' Authority, ha concluso l' assessore all' Ambiente Roberta Lopalco, «ci soddisfa solo parzialmente». Anche per questo l' amministrazione «continuerà l' interlocuzione con Arpa per incrementare la rete di monitoraggio della qualità dell' aria mentre per infittire la maglia delle stazioni dovremo interloquire con la Regione. Ma noi chiediamo maggiore impegno soprattutto per determinati tipi attività, laddove l' Autorità di sistema non ritiene necessarie verifiche più puntuali».

F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mercoledì in Cassazione ma l'inchiesta sul porto avrà un altro slittamento

L'udienza è stata fissata per il 23 ottobre ma la data coincide con il blocco dei legali

ROBERTA GRASSI

Roberta GRASSI L'udienza in Cassazione sull'inchiesta porto è stata fissata per il 23 ottobre prossimo dinanzi alla terza sezione, ma probabilmente dovrà essere ancora una volta rinviata perché ricade nel periodo in cui gli avvocati penalisti hanno proclamato un'astensione. Salteranno i processi che non riguardano imputati detenuti. Nel caso in questione si discute di un provvedimento interdittivo della sospensione per otto mesi dall'incarico di presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, per Ugo Patroni Griffi, e di dirigente dello stesso ente per Francesco Di Leverano. E' stato disposto dal Tribunale del Riesame e sospeso fino al pronunciamento definitivo degli Ermellini. In fase di indagini il pm Raffaele Casto aveva chiesto per entrambi al gip Stefania De Angelis una misura cautelare (domiciliari o in subordine sospensione per un anno). Il giudice aveva opposto un rigetto e la procura aveva formulato appello. L'udienza a Roma era stata fissata per il 9 ottobre scorso, ma qualche giorno prima è giunta agli indagati comunicazione che sarebbe stata differita a data da destinarsi perché assegnata erroneamente alla quarta sezione, quando per ragioni di organizzazione interna dev'essere la terza a giudicare perché competente per materia. I reati contestati ai due indagati sono frode in pubblica fornitura per il dirigente, e concorso in falso ideologico per il presidente, su un computo di circa venti capi d'accusa complessivi. Il Riesame ha ritenuto che vi siano state irregolarità nel comportamento di Di Leverano, quanto ai controlli sull'esecuzione dei lavori per la strada ex Sisri, e nella condotta di Patroni Griffi per la transazione con il Comune voluta al fine di evitare la prosecuzione di una causa dinanzi ai giudici del Tar. Si parla in quest'ultimo caso della contestata recinzione di via Del Mare. Secondo il Riesame sarebbe concreto e attuale il pericolo di reiterazione dei reati della stessa specie di quelli per cui si procede per Di Leverano e Patroni Griffi. In quanto: gli indagati pur essendo perfettamente consapevoli che le opere di cui al progetto di sicurezza del Porto di Brindisi non potevano essere realizzate in quanto l'iter amministrativo non era stato completato, non solo hanno permesso la realizzazione delle stesse ma hanno cercato anche di legittimarle concorrendo alla formazione di atti falsi. Non avrebbero avuto alcuna remora nel danneggiare beni paesaggisticamente vincolati e siti di interesse archeologico. La circostanza che la gravità indiziaria è scritta nel provvedimento sia circoscritta per Patroni Griffi solo al falso, non attenua in alcun modo le ravvisate esigenze cautelari, in quanto il predetto è il principale protagonista della vicenda. Infine: La preoccupazione principale dei protagonisti della vicenda è come spendere il denaro pubblico, non verificare l'effettiva utilità delle opere da realizzare. Secondo il gip Stefania De Angelis che aveva rigettato le richieste del pm, invece: La circostanza che questo giudice non abbia ravvisato la sussistenza di taluni fatti reato a carico degli indagati, così ridimensionando le accuse mosse dal pm era scritto nell'ordinanza il tempo già trascorso dalla commissione dei reati (tra il mese di novembre del 2016 e il mese di luglio del 2017) e la personalità di Di Leverano e Patroni Griffi, sono elementi che consentono di escludere che sussista il concreto e attuale pericolo di commissione di delitti della stessa specie. La decisione del Riesame è stata impugnata dai legali di Patroni Griffi e Di Leverano (Amilcare Tana, Vito Epifani, Luciano Marchianò e Carlo Enrico Paliero). La Cassazione metterà il punto nella complessa vicenda, solo in riferimento alle misure cautelari.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

L'inchiesta nel frattempo prosegue e conta altri 11 indagati: Mariangela Danzi, Gaetano Giordano, Gianluca Fischetto, Maria Pia Fischetto, Antonio Iaia, Antonella Antonazzo, Teodoro Indini, Aldo Tanzarella, Salvatore Giuffrè, Giuseppe Salvatore Alemanno. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Consorzio cantieri: «A noi la concessione per le attività navali»

La Balsamo aveva fatto ricorso contro la revoca dell'Authority La novità in pieno contenzioso: «Noi pronti ad entrare in scena»

CARMEN VESCO

Carmen VESCO Si scrive una nuova pagina nel contenzioso tra i Cantieri Balsamo e l' Autorità Portuale di Sistema a Brindisi che ha adottato il provvedimento di decadenza dalla concessione per morosità alla Cbs, provvedimento per il quale la società ha fatto appello al Tar, al fine di richiederne cautelativamente una sospensiva. Tra i due litiganti il Consorzio Cantieri riuniti del Mediterraneo che, mesi fa, ha presentato richiesta di concessione trentennale utile a garantire il proseguo delle attività e che, ora, interviene contro il ricorso in appello presentato dalla Cbs srl lamentando di non poter mantenere gli impegni nel piano industriale. L' atto di costituzione in giudizio presso il Consiglio di Stato da parte Consorzio Cantieri riuniti del Mediterraneo è stato depositato lo scorso 14 ottobre. «Il ricorso in appello appare allo stato degli atti inammissibile, irricevibile ovvero improcedibile e, comunque, infondato nel merito - si legge nelle carte, e, invece, -risulta legittima la decadenza della concessione demaniale disposta dall' Autorità». Motivi per i quali anche il Consorzio chiede il rigetto dell' istanza cautelare. Insomma, in sostanza, il Consorzio ricorda che i Cantieri Balsamo sono morosi e che questa bagarre giudiziaria altro non fa che ledere al diritto dei lavoratori e dello stesso Consorzio che di fatto si trova a non poter mantenere l' impegno assunto con l' Autorità Portuale. Ovvero, garantire la continuità delle attività navali dell' unico sito realmente qualificato per la cantieristica navale dell' area del basso Adriatico, salvaguardando il patrimonio di personale tecnico altamente specializzato e i considerevoli investimenti effettuati nel tempo dalle Società concessionarie sulle aree demaniali assegnate.

Lo scorso agosto, infatti, l' **AdSP** del Mare Adriatico Meridionale ha avviato il procedimento per il rilascio di concessione demaniale marittima, trentennale, al Consorzio che ha presentato il suo dettagliato piano industriale con relazione tecnica degli interventi previsti, progetto di ristrutturazione dell' area demaniale e business plan che prevede l' inserimento dei 19 lavoratori rinvenienti dal concessionario uscente, così come previsto con le organizzazioni sindacali. Ma il contenzioso rallenta e, di fatto, blocca tutto questo. In più, la Cbs continua a occupare le aree demaniali, la morosità per i canoni non vengono saldate, ma soprattutto sul versante propriamente occupazionale si protrae la situazione di incertezza in ordine sia al personale effettivamente impiegato, sia al personale inserito in Naspi e che dovrebbe essere assunto. Si ricorda che le aziende subentranti si erano impegnate efficacemente per predisporre e presentare al tavolo della task force il piano industriale già corredato da importanti contratti nel frattempo acquisiti, con la assunzione di obblighi e la sottoscrizione di garanzie estremamente onerose nei confronti dell' Autorità Portuale e del sindacato sulla continuità delle attività lavorative e l' incremento delle stesse, prevedendo un aumento dell' attuale organico da 25 unità a 150 unità. Il tutto per portare avanti gli importanti impegni assunti con enti come la Marina Mercantile, Marina Militare, Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto, oltre numerosi armatori privati come la Flotta D' Amico. Impegni irreversibili sia contrattualmente che economicamente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Tecnico dei servizi turistico-ricettivi Al via un corso di specializzazione

Corsi di specializzazione nel campo della ricettività e dei servizi turistici: nello specifico, in grado di formare tecnici Yachting & Tourism Services Management. Un corso che partirà a breve a Brindisi grazie alla sottoscrizione di un protocollo di intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e l'Istituto tecnico scientifico Regionale hanno sottoscritto un protocollo d'intesa. Il documento che sancisce l'attivazione a Brindisi di una serie di attività per lo sviluppo dell'Economia del Mare e della correlata matrice intersettoriale è stato firmato dal presidente dell'Autorità, Ugo Patroni Griffi, e la presidente della Fondazione ITS Regionale della Puglia per l'Industria della Ospitalità del Turismo Allargato, Giuseppa Antonaci. Il protocollo e partenariato sancisce una sinergia di intenti nel campo dello sviluppo dell'economia del mare, dei turismi e dei beni culturali e ambientali della Puglia e dello sviluppo dell'istruzione tecnica superiore nell'area 5 Miur, tecnologie innovative per i beni e le attività culturali-turismo. Tra le iniziative che si intende perseguire, l'attivazione in via sperimentale, a Brindisi, su iniziativa della Fondazione, di un corso specifico biennale di istruzione, relativo alla figura nazionale di Tecnico Superiore in Yachting & Tourism Services Management, in partnership con Costa Crociere. **Adsp** mam e Its, inoltre, hanno previsto l'avvio di un campus denominato Accademia Mercantile del Mare, con operatività da estendersi ai diversi ambiti della Puglia, anche in collaborazione con **Adsp** Ionio e con la rete degli altri Its regionali. «L'azione dell'Its per il Turismo della Puglia è incentrata a costruire risorse umane competenti che sappiano creare prodotti turistici integrati, gestire servizi di qualità a favore delle imprese turistiche e culturali e operare in maniera sinergica con tutti gli stakeholder territoriali per promuovere sviluppo ed innovazione nella filiera in particolar modo della nautica. In collaborazione con Costa Crociere, il profilo professionale da costruire vuole centrare le giuste competenze nei giovani per l'offerta di servizi di qualità nell'accoglienza, nell'informazione, nella gestione della clientela e più in generale nella integrazione tra porto e territorio» ha spiegato la presidente Its Antonaci. Non solo. Saranno, infatti, avviati anche diversi corsi di specializzazione, di minor durata, finalizzati a coprire il fabbisogno di figure altamente qualificate nel campo della ricettività e dei servizi turistici. «In uno scenario in continua evoluzione e internazionalizzazione è necessario fornire ai giovani una formazione specialistica superiore, una ulteriore qualificazione dell'istruzione terziaria e l'occupazione esperta e competente come strumenti di consolidamento delle iniziative di crescita del territorio e della società» ha commentato il presidente di **Adsp** mam. Decisivo è stato il supporto del comandante della Capitaneria di porto, Giovanni Canu. «Si tratta di nuove, preziose, opportunità messe a disposizione di tutti i giovani, anche quelli che per formazione scolastica fino ad ora non erano stati ancora coinvolti nella grande famiglia marittima. Formazione e cultura significano opportunità e conoscenza. Opportunità di sviluppare una carriera professionale sul mare e conoscenza mirata alla diffusione della sicurezza in mare. Il mare è una risorsa inclusiva e non deve rimanere dominio culturale di pochi. Anche i professionisti terrestri, con questa opportunità messa disposizione da animi generosi, potranno navalizzarsi» ha detto il comandante.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

C.Ves. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Brindisi, corso per Tecnico superiore in yachting & Tourism services management

Il percorso sperimentale di istruzione biennale, nato dalla collaborazione tra Autorità di Sistema portuale, Its Regionale e Costa crociere, offrirà ai giovani una qualifica nel campo della ricettività e dei servizi turistici

FABIANA AGNELLO

BRINDISI- Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi , e la presidente della Fondazione "Its Regionale della Puglia per l' Industria della ospitalità del turismo allargato", Giuseppa Antonaci , hanno sottoscritto un protocollo d' intesa e partenariato nel campo dello sviluppo dell' economia del mare, dei turismi e dei beni culturali e ambientali della Puglia e dello sviluppo dell' istruzione tecnica superiore nell' area 5 Miur, tecnologie innovative per i beni e le attività culturali- turismo. Molteplici gli obiettivi dell' accordo che mira a definire un quadro che potenzi l' applicazione delle migliori pratiche e la sperimentazione di strumenti di innovazione gestionale per lo sviluppo dell' economia del mare e della correlata matrice intersettoriale di sviluppo delle attività economiche, con particolare riguardo a quelle del comparto turistico allargato. Tra le iniziative che si intende perseguire, l' attivazione in via sperimentale, a Brindisi, su iniziativa della Fondazione, di un corso specifico biennale di istruzione, relativo alla figura nazionale di "Tecnico superiore in yachting & tourism services management", in partnership con Costa Crociere. Non solo. Saranno, infatti, avviati anche diversi corsi di specializzazione, di minor durata, finalizzati a coprire il fabbisogno di figure altamente qualificate nel campo della ricettività e dei servizi turistici. AdSpMam e Its, inoltre, hanno previsto l' avvio di un campus denominato "Accademia Mercantile del Mare", con operatività da estendersi ai diversi ambiti della Puglia, anche in collaborazione con AdSP Ionio e con la rete degli altri Its regionali. "Il macro settore dell' economia del mare- commenta il presidente di AdSp Mam-, riunisce diverse filiere, da quella propriamente turistica alla mobilitazione di passeggeri e merci, fino alle estrazioni marine, in grado di delineare un modello di sviluppo, utile anche per comprendere a fondo le esigenze di questi territori. In questo scenario in continua evoluzione e internazionalizzazione,- conclude Patroni Griffi- è necessario fornire ai giovani una formazione specialistica superiore, una ulteriore qualificazione dell' istruzione terziaria e l' occupazione esperta e competente come strumenti di consolidamento delle iniziative di crescita del territorio e della società." Grande spinta propulsiva alla realizzazione e sottoscrizione dell' accordo è stata data dal Comandante della Capitaneria di porto, C.v. (Cp) Giovanni Canu . "Ringrazio il Presidente Patroni Griffi e la professoressa Antonaci per la sensibilità dimostrata nel voler dare avvio a questo corso di studi, commenta il Comandante. Si tratta di nuove, preziose, opportunità messe a disposizione di tutti i giovani, anche quelli che per formazione scolastica fino ad ora non erano stati ancora coinvolti nella grande famiglia marittima. Formazione e cultura significano opportunità e conoscenza. Opportunità di sviluppare una carriera professionale sul mare e conoscenza mirata alla diffusione della sicurezza in mare. Il mare è una risorsa inclusiva e non deve rimanere dominio culturale di pochi. Anche i professionisti terrestri, con questa opportunità messa disposizione da animi generosi, potranno 'navalizzarsi'." "La Puglia è caratterizzata da una posizione geografica strategica e da una costa che si snoda per ben 865 km che possono offrire al potenziale turista tutto l' anno un' offerta che, accanto alla bellezza del mare, associa un entroterra ricchissimo di risorse storiche, naturali e culturali"- commenta la Presidente Its Antonaci. "Per lo sviluppo delle potenzialità del turismo nautico occorre costruire reti tra l' offerta turistica delle città portuali con l' entroterra, creando un modello di proposte coerenti con le esigenze dei visitatori sempre più orientati a vivere la vacanza come un' esperienza unica ed identitaria. I porti turistici creano occupazione



Brindisi Report

Brindisi

diretta ed indiretta e favoriscono lo sviluppo di un turismo di qualità. In quest'ottica l'azione dell'Its per il Turismo della Puglia è incentrata a costruire risorse umane competenti che sappiano creare prodotti turistici integrati, gestire servizi di qualità a favore delle imprese turistiche e culturali e operare in maniera sinergica con tutti gli stakeholder territoriali per promuovere sviluppo ed innovazione nella filiera in particolar modo della nautica. Sono grata, a nome della Fondazione che presiedo sia al Presidente Patroni Griffi che al Comandante Canu, per la collaborazione ed il sostegno che stanno mettendo a disposizione per l'avvio del nuovo biennio Its: 'Yachting and Tourism Services Management'. In collaborazione con Costa Crociere il profilo professionale da costruire vuole centrare le giuste competenze nei giovani per l'offerta di servizi di qualità nell'accoglienza, nell'informazione, nella gestione della clientela e più in generale nella integrazione tra porto e territorio."

MASSAFRA APPUNTAMENTO DOMANI ALL' AMASTUOLA A

Porti e aeroporti conferenza Rotary

IL FOCUS Sotto i riflettori il sistema infrastrutturale di Taranto

MASSAFRA. «Porti ed aeroporti per connettere i popoli» è il titolo scelto dal Rotary club di Riva dei Tessali distretto 2120 Puglia e Basilicata per il convegno organizzato a Massafra, in collaborazione dell' Interclub Taranto. L' appuntamento è fissato per venerdì 18 ottobre alle 18 alla Masseria Amastuola e vedrà confrontarsi autorevoli ospiti. Tra questi il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il senatore Mario Turco, insieme al presidente della Provincia di Taranto Giovanni Gugliotti, al sindaco di Massafra Fabrizio Quarto, al presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Ionio Sergio Prete, al presidente del Distretto Aerospaziale Pugliese Giuseppe Acierno, al presidente di Confagricoltura Puglia Luca Lazzaro e al presidente di Confindustria Taranto Antonio Marinaro. I lavori saranno, coordinati da Domenico Palmiotti del Sole 24ore, saranno introdotti dal presidente del Rotary club di Riva dei Tessali, Michele De Giorgio. «Il Rotary - spiega Michele De Giorgio è un club service che ha come mission l' impegno nel sociale attraverso lo stimolo delle attività, anche economiche, direzionate verso la convivenza civile e lo sviluppo della persona. Cura i rapporti interpersonali intesi come opportunità di servizio. L' impegno che quest' anno ha posto in campo il presidente internazionale Mark Maloney è "Il Rotary connette il mondo". Un tema che calza benissimo con la scopo essenziale dei porti ed aeroporti per "connettere i popoli". Il convegno vedrà coinvolte le parti socio-economiche che possono utilizzare il porto e l' aeroporto come mezzi di comunicazione tra popoli logisticamente distanti, ma culturalmente integrabili. In una economia che si evolve quotidianamente, non è più ipotizzabile un' impresa fondata su logiche di cortile, ma va pensata e proiettata nel sistema economico mondiale, non tradendo però le origini e le aspettative locali. Nell' era dei sistemi di comunicazione digitale, le attività vengono condizionate dalla velocità di trasmissione del pensiero per cui, le attività svolte nel solo ambito territoriale in cui insiste l' azienda, se scollegate con il resto del mondo, sarebbero al pari di una attività curtense del periodo dell' alto medioevo. Pertanto, sarebbe auspicabile un cambio di gestione delle imprese - anche contro ogni loro volere - inserita in una economia globalizzata attraverso l' utilizzo dei sistemi evoluti di trasporto e connessione tra le diverse aree geografiche del globo». Secondo il presidente De Giorgio per rendere possibile tutto ciò sono necessari: ingenti investimenti finanziari che i singoli potrebbero non avere a disposizione, soprattutto perché i competitors nel settore sono rappresentati da big companies che rastrellano quantità monetaria da ogni angolo del mondo e in qualsiasi valuta; la volontà sociale di avviare un rinnovato processo di comunicazione e transazione. «Il Rotary, dal suo canto - non avendo confini territoriali potrebbe con queste iniziative - conclude De Giorgio - promuovere la volontà sociale e scardinare quei convincimenti che.



"Operazione Guardian": rifiuti speciali abbandonati nel porto di Manfredonia.

Manfredonia, 14 ottobre 2019 - Militari della Guardia Costiera di Manfredonia appartenenti all' aliquota del Nucleo Operativo di Polizia Ambientale (NOPA) della Direzione Marittima di Bari hanno proceduto a sanzionare otto privati cittadini intenti all' abbandono di rifiuti speciali all' interno del porto di Manfredonia. Le attività di accertamento poste in essere hanno permesso di individuare dei soggetti intenti all' abbandono, in ambito portuale, di rifiuti speciali e non di vario genere (pneumatici, rifiuti solidi urbani, materiale edilizio etc.). Gli stessi incuranti della presenza delle telecamere e dei specifici divieti, venivano, al termine delle verifiche dei militari della Guardia Costiera, contravvenzionati per violazioni al Testo unico ambientale. Sono stati sanzionati n° 8 soggetti con multe da 600 euro per un totale di 4.800 euro. Gli accertamenti ambientali si sono avvalsi del sistema di videosorveglianza Guardian XTEN installato nel mese di giugno da parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Il sistema, grazie all' elevata tecnologia permette, oltre alle finalità di maritime security, di identificare gli autori di questa "incivile" consuetudine di abbandonare i rifiuti. I controlli, finalizzati alla tutela ambientale in ambito portuale proseguiranno nei prossimi giorni, con tolleranza "zero" verso coloro che deturpano senza scrupolo l' ambiente marino-costiero.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Area industriale, Palazzo Sant' Ippolito attacca la Regione

«Zes, ennesimo scippo»

Rivendicate per il consiglio comunale le deleghe del Corap

GIOIA TAURO - L' amministrazione comunale di Gioia Tauro non ci sta e rivendica la gestione dell' area industriale chiedendo che le deleghe del fallimentare Co rap ritornino nelle mani del consiglio comunale cittadino, quale legittimo e democratico rappresentante del territorio gioiese. «Quando si dovevano iniziare i lavori di esproprio per le aree della "Lamia" de stinate alla costruzione del porto di Gioia Tauro, la classe politica del tempo - si legge in una nota - ha inventato l' Asi di Reggio Calabria, togliendo quindi la titolarità del territorio al consiglio comunale gioiese. L' Asi è stata trasformata in Asireg per poi diventare Corap che è in senso negativo il massimo capolavoro della classe politica calabrese. Dopo la costruzione del depuratore è stata creata la lam che ha privato il territorio della propria titolarità. Per conoscere i risultati di quella scelta basta spulciare le carte giudiziarie o parlare con gli abitanti del quartiere Fiume. Anche la gestione del termovalorizzatore non è toccata ai comuni del territorio e sono sorti problemi ambientali devastanti ancora oggi purtroppo irrisolti. Quando si è attivato il porto di Gioia Tauro, il Governo nazionale si è inventato il commissariamento dell' Autorità Portuale, privando il territorio della sua legittima rappresentatività e titolarità democratica. Oggi -si denuncia - apprendiamo esclusivamente dai giornali che la Regione Calabria ha pensato lo sportello Zes come uno strumento di natura informatica, no nonostante il comune di Gioia Tauro avesse messo a disposizione la struttura dell' Ur ban Center. In questo modo la Regione ha consumato l' ennesimo scippo nei confronti della nostra città. Siamo in totale disaccordo con queste scelte regionali fatte solo di area fritta e di annunci inverosimili». Secondo il Comune gioiese «occorre, invece, rispondere con azioni e fatti concreti ai reali bisogni dei nostri concittadini sui problemi dellavoro che non c' è; sui temi della sanità che è sparita; dei rifiuti in cui manca una visione regionale e della Città Metropolitana e sulle questioni ambientali con i depuratori regionali mal funzionanti, il mare malato ed i fiumi che sono diventati, con tanto di autorizzazione, i canali di scolo delle città con le loro reti fognarie. La Zes era stata pensata come uno strumento che potesse favorire la nascita di nuove imprese e il rientro in Italia di chi aveva optato per la delocalizzazione. La defiscalizzazione degli oneri sociali e contributivi, i risparmi derivanti dalle esenzioni dell' Irap, dell' Imu e della Tarsu, l' esenzione dalle imposte doganali insieme ai contributi sulle nuove assunzioni avrebbero dovuto favorire nuovi insediamenti produttivi. I proclami che arrivano dalla Regione Calabria, parlano solamente del credito di imposta che non basterà a soddisfare né gli investitori stranieri e nazionali che sarebbero interessati a venire a Gioia Tauro né eventuali nuove attività agroalimentari che potrebbero nascere dal territorio se incentivato e valorizzato. Senza il coordinamento di tutti gli attori coinvolti anche gli strumenti migliori possono risultare inefficaci: nel 2003 è stata istituita, nell' ambito portuale, una zona franca di tipo II con circa 80 ettari di terreno da utilizzare per lo stoccaggio delle merci in regime di sospensione di pagamento dell' Iva e dei dazi doganali. Un provvedimento importante di cui nessuno parla mai e che non ha avuto seguito». Si ritiene quindi «offensivo e demenziale limitare la partecipazione dei comuni alla sola brochure informativa».



Niente sportello Zes all' Urban Center «Il Corap ha fallito, torni al Comune»

«Ennesimo scippo» nei confronti della città, enti locali marginali

Domenico LatinoGIOIA TAURO Le dichiarazioni rilasciate alla Gazzetta del Sud dal vice presidente della Regione, Francesco Russo, con i suoi precisi distinguo tra sportello Zes, sportello informativo fisico e spazi di promozione, come da previsioni, hanno provocato durissime reazioni nel capoluogo pianigiano. «Per noi - ha chiarito il "papà" della Zes Calabria - la centralità è lo sportello virtuale perché dobbiamo dare la possibilità a qualunque imprenditore di poter decidere in totale trasparenza. Occorre che saltino le intermediazioni per essere tutti garantiti: c'è correttezza soltanto se chi ha intenzione di fare importanti investimenti va a discutere direttamente con l'Agenzia delle Entrate. Se, poi, riteniamo che bisogna fare attività di promozione, allora ogni Amministrazione può dedicare in autonomia un proprio spazio per brochure e depliant. Da questo punto di vista, supporteremo solo l'Autorità portuale che è il luogo deputato per il Comitato d'indirizzo sulla Zes». Una posizione che in molti hanno avvertito come un clamoroso passo indietro, visto che a giugno il Consiglio regionale aveva approvato all'unanimità una mozione presentata dal consigliere Pedà e lo stesso Russo aveva garantito che lo sportello sarebbe stato aperto a breve: «Sarà un importante presidio - aveva dichiarato - una significativa presenza della Regione sul territorio». Levata di scudi dell'Amministrazione che aveva più volte sollecitato alla Regione l'attivazione di un ufficio in loco offrendo gli spazi dell'immobile denominato "Urban Center" e che, attraverso una nota stampa, adesso rivendica con maggiore forza e determinazione la gestione dell'area industriale chiedendo con altrettanta veemenza «che le deleghe del fallimentare Corap ritornino nelle mani del Consiglio comunale, quale legittimo e democratico rappresentante del territorio gioiese». «Apprendiamo esclusivamente dalla stampa - si legge nel comunicato - che la Regione ha pensato lo sportello Zes come uno strumento di natura informatica, nonostante il Comune avesse messo a disposizione la struttura dell'Urban Center. In questo modo la Regione ha consumato l'ennesimo scippo nei confronti della nostra città. È assurdo e offensivo limitare la partecipazione dei Comuni alla sola brochure informativa. Tutti gli enti dovrebbero essere coinvolti per muoversi in maniera compatta, soprattutto in un territorio come il nostro in cui è assillante la presenza della 'ndrangheta e che non può diventare un alibi per non realizzare nulla a Gioia Tauro. Dobbiamo invece fare tutti quadrato per dare sicurezza e certezza a chi vuole investire sul territorio, trovando in tutte le istituzioni la giusta interfaccia in grado di offrire tutela e legalità». L'Amministrazione ricorda inoltre che la Zes era stata pensata come uno strumento che potesse favorire la nascita di nuove imprese e il rientro in Italia di chi aveva optato per la delocalizzazione. «La defiscalizzazione degli oneri sociali e contributivi - spiega - i risparmi derivanti dalle esenzioni dell'Irap, dell'Imu e della Tarsu, l'esenzione dalle imposte doganali insieme ai contributi sulle nuove assunzioni avrebbero dovuto favorire nuovi insediamenti produttivi. I proclami che arrivano dalla Regione parlano solamente del credito di imposta che non basterà a soddisfare né gli investitori stranieri e nazionali che sarebbero interessati a venire a Gioia Tauro né eventuali nuove attività agroalimentari che potrebbero nascere dal territorio se incentivato e valorizzato». Infine, il Comune ricorda che «nel 2003 è stata istituita, nell'ambito portuale, una zona franca di tipo II con circa 80 ettari di terreno da utilizzare per lo stoccaggio delle merci in regime di sospensione



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

di pagamento dell' Iva e dei dazi doganali. Un provvedimento importante di cui nessuno parla mai e che non ha avuto seguito».

«Territorio già privato della sua titolarità»

GIOIA TAURO Il Comune di Gioia Tauro esprime totale disaccordo per delle scelte «fatte - si legge testualmente - di aria fritta e di annunci inverosimili» dicendosi pronto a confrontarsi con tutti i livelli istituzionali e a svolgere un ruolo attivo e propositivo per lo sviluppo del porto e per il rilancio dell' area industriale. «Occorre rispondere con azioni e fatti concreti ai reali bisogni dei nostri concittadini sui problemi del lavoro che non c' è - rimarca l' Amministrazione - sui temi della sanità che è sparita; dei rifiuti in cui manca una visione regionale e della Città Metropolitana e sulle questioni ambientali con i depuratori regionali malfunzionanti, il mare malato e i fiumi che sono diventati, con tanto di autorizzazione, i canali di scolo delle città con le loro reti fognarie». «Quello che è accaduto in passato - si evidenzia - conferma la bontà di questa nostra battaglia. Quando si dovevano iniziare i lavori di esproprio per le aree della "Lamia" destinate alla costruzione del porto di Gioia Tauro, la classe politica del tempo ha inventato l' Asi di Reggio Calabria, togliendo quindi la titolarità del territorio al consiglio comunale gioiese. L' Asi è stata trasformata in Asireg per poi diventare Corap, che è in senso negativo il massimo capolavoro della classe politica calabrese. Dopo la costruzione del depuratore è stata creata la lam che ha privato il territorio della propria titolarità. Per conoscere i risultati di quella scelta basta spulciare le carte giudiziarie o parlare con gli abitanti del quartiere Fiume. Anche la gestione del termovalorizzatore non è toccata ai Comuni del territorio e sono sorti problemi ambientali devastanti, ancora oggi purtroppo irrisolti. Quando si è attivato il porto di Gioia Tauro, il Governo nazionale si è inventato il commissariamento dell' Autorità portuale, privando il territorio della sua legittima rappresentatività e titolarità democratica». d.l. «Scelte fatte di aria fritta e annunci inverosimili da parte della Regione»



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Reggio e Villa sarebbero fuori dal progetto della Zes

«Così si smonta il sistema porti»

Oliverio alla Camera spiega il no della Regione all' autorità portuale di Messina

COSENZA - «Riteniamo necessario rivedere una decisione che, tra l'altro, vede insieme la Regione, la Città Metropolitana di Reggio Calabria e il Comune di Villa San Giovanni. E' assurdo che il Sistema portuale di una Regione venga scomposto provocando un danno al suo territorio con motivazioni che non hanno alcun fondamento e che sono evidentemente determinate da altri elementi che non hanno alcuna rispondenza con gli obiettivi di efficienza, razionalizzazione e di corrispondenza con gli interessi del Paese». Lo ha detto il presidente della Regione Calabria Mario Oliverio nel suo intervento davanti la commissione Trasporti della Camera per l' audizione informale nell' ambito dell' esame della proposta di nomina a presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto. E' accaduto che l' ex Ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli abbia deciso di scorporare i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni dall' autorità portuale di Gioia Tauro assegnandoli a quella nascente di Messina. Di più. Il Ministro ha anche nominato il nuovo presidente nella persona di Mario Paolo Mega. Il problema è che i due porti calabresi vengono così sottratti ad un sistema, incentrato sullo scalo di Gioia Tauro, ma che comprende altri sei porti (Crotone, Vibo, Schiavonea, Gioia Tauro, Reggio Calabria, Villa San Giovanni). Mentre la Regione Sicilia avanza perplessità sulla nomina, la Calabria ha fortissime perplessità sul senso di un' operazione che toglie questi due porti dalla sfera d' influenza della Zes. Senza alcun motivo apparente. «Per noi - ha detto Oliverio - è importante che la Commissione ascolti le valutazioni della Regione in relazione ad una problematica che assume particolare valore strategico. La Calabria è la regione dove ha sede l' im portante porto di transhipment di Gioia Tauro. Abbiamo lavorato per costruire intorno a questo porto o, meglio, assumendo il porto di Gioia Tauro per la sua importanza e per la sua valenza strategica, un sistema della portualità calabrese. Siamo riusciti a realizzare, non senza difficoltà, un traguardo importante. E questo perché attraverso una governance di sistema, la portualità calabrese, e parlo dei porti di Gioia Tauro, Vibo, Schiavonea, Crotone, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, ha avuto una collocazione precisa in un disegno indirizzato anche alla specializzazione delle attività delle infrastrutture portuali. Non solo. Siamo riusciti a realizzare un obiettivo importante, che è quello della Zes, realizzata per la prima volta in un Paese dell' occidente europeo, ed abbiamo scelto proprio il sistema della portualità come perno per individuare le aree da sottendere a Zone economiche speciali in un disegno generale». «Per questa ragione - ha concluso Oliverio - siamo fortemente contrari, e questo parere lo abbiamo espresso formalmente alla Commissione. Lo avevamo fatto già prima, depositando tutti gli atti che abbiamo prodotto in passato e copia del ricorso che abbiamo avanzato alla Corte costituzionale. Questa decisione mi sembra così evidentemente sbagliata e grossolana, e utilizzo questo termine volutamente forzato per meglio evidenziare il senso di questa operazione, da non richiedere ulteriori commenti».



wi IL CASO

L' allarme della Lega: «Le Regioni meritano ascolto»

ROMA - «Respingendo al mittente la richiesta del presidente della conferenza Stato Regioni Bonaccini di sospensione della nomina del presidente della nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto di Messina, sono state umiliate le Regioni e scelto di non aprire un percorso di condivisione. Quello che emerge, dai contenuti delle lettere tra il presidente della Conferenza Stato Regioni e la ministra De Micheli, costituisce un pericoloso precedente sull' inte sa con i territori: non ci sono solo a rischio le nomine sulle **Adsp**, ma l' intero assetto delle materie di competenza regionale, dall' ambiente alla sanità. Scegliendo la continuità con la linea tracciata dai 5S, che oggi abbiamo visto in grande imbarazzo tra i banchi della Commissione, la ministra De Micheli ha assunto una posizione pilatesca, che rischia di mettere in forte discussione i rapporti tra il governo e le Regioni». Lo ha detto il deputato e responsabile nazionale Infrastrutture della Lega Edoardo Rixi, al termine della commissione Trasporti, già Sottosegretario con Toninelli durante l' uadizione di Oliverio. Il leghista, quindi, si è dissociato dalla scelta di creare un' al tra autorità portuale ma ha messo in allarme dal pericolo di creare un precedente nel rapporto Stato -Regioni visto che la Calabria in questa vicenda non è stata neanche consultata. «Per quanto riguarda il tirare dritto, senza ascoltare i pareri delle Regioni Calabria e Sicilia, in materia di portualità - spiega Rixi - viene totalmente disattesa la legge Delrio, che prevede l' in tesa con le Regioni interessate sulla nomina del presidente. La sospensione della nomina, attualmente in esame nelle Commissioni parlamentari competenti, sarebbe stata tanto più opportuna visto che pende l' impu gnazione alla Consulta da parte della Regione Calabria, il cui verdetto è previsto per il 28 gennaio 2020».

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- INFRASTRUTTURE** Reggio e Villa sarebbero fuori dal progetto della Zes
- «Così si smonta il sistema porti»**
Oliverio alla Camera spiega il no della Regione all'autorità portuale di Messina
- IL CASO**
L'allarme della Lega: le Regioni meritano ascolto
- IN MIGRANTI** Pubblicano l'arrivo sul mare. Nuovi strumenti di accoglienza per i rifugiati internazionali
- IN TRASPORTI** Per ferrovie in onore il 93,4% dei convogli. Cresce la puntualità dei treni regionali

Porto di Gioia Tauro, il Comune contro la Regione: "Ci ha strappato l' area industriale"

L' amministrazione comunale di Gioia Tauro rivendica

"con forza e determinazione" la gestione dell' area industriale e chiede "con altrettanta veemenza che le deleghe del fallimentare Corap ritornino nelle mani del consiglio comunale, quale legittimo e democratico rappresentante del territorio gioiese". È quanto si legge in un comunicato. "Quello che è accaduto in passato - è scritto nel comunicato - conferma la bontà di questa nostra battaglia. Quando si dovevano iniziare i lavori di esproprio per le aree della 'Lamia' destinate alla costruzione del porto di Gioia Tauro, la classe politica del tempo ha inventato l' Asi di Reggio Calabria, togliendo quindi la titolarità del territorio al consiglio comunale gioiese. L' Asi - continua il comunicato - è stata trasformata in Asireg per poi diventare Corap che è in senso negativo il massimo capolavoro della classe politica calabrese. Dopo la costruzione del depuratore è stata creata la lam che ha privato il territorio della propria titolarità. Per conoscere i risultati di quella scelta basta spulciare le carte giudiziarie o parlare con gli abitanti del quartiere Fiume. Anche la gestione del termovalorizzatore - lamenta il Comune - non è toccata ai comuni del territorio e sono sorti problemi ambientali devastanti ancora oggi purtroppo irrisolti. Quando si è attivato il porto di Gioia Tauro, il Governo nazionale si è inventato il commissariamento dell' Autorità Portuale , privando il territorio della sua legittima rappresentatività e titolarità democratica. Oggi apprendiamo esclusivamente dai giornali che la Regione Calabria ha pensato lo sportello Zes come uno strumento di natura informatica, nonostante il comune di Gioia Tauro avesse messo a disposizione la struttura dell' Urban Center».

In questo modo, secondo il Comune, la Regione ha consumato l' ennesimo scippo nei confronti della città . «Siamo in totale disaccordo - si legge - con queste scelte regionali fatte solo di area fritta e di annunci inverosimili. Occorre, invece, rispondere con azioni e fatti concreti ai reali bisogni dei nostri concittadini sui problemi del lavoro che non c' è; sui temi della sanità che è sparita; dei rifiuti in cui manca una visione regionale e della Città Metropolitana e sulle questioni ambientali con i depuratori regionali malfunzionanti, il mare malato ed i fiumi che sono diventati, con tanto di autorizzazione, i canali di scolo delle città con le loro reti fognarie». "La Zes - continua la nota - era stata pensata come uno strumento che potesse favorire la nascita di nuove imprese e il rientro in Italia di chi aveva optato per la delocalizzazione. La defiscalizzazione degli oneri sociali e contributivi, i risparmi derivanti dalle esenzioni dell' Irap, dell' Imu e della Tarsu, l' esenzione dalle imposte doganali insieme ai contributi sulle nuove assunzioni avrebbero dovuto favorire nuovi insediamenti produttivi. La montagna però come spesso accade dalla nostre parti ha partorito un topolino. Infatti, i proclami che arrivano dalla Regione Calabria, parlano solamente del credito di imposta che non basterà a soddisfare né gli investitori stranieri e nazionali che sarebbero interessati a venire a Gioia Tauro né eventuali nuove attività agroalimentari che potrebbero nascere dal territorio se incentivato e valorizzato". Senza il coordinamento di tutti gli attori coinvolti, sostiene l' amministrazione comunale, "anche gli strumenti migliori possono risultare inefficaci: nel 2003 è stata istituita, nell' ambito portuale, una zona franca di tipo II con circa 80 ettari di terreno da utilizzare per lo stoccaggio delle merci in regime di sospensione di pagamento dell' iva e dei dazi doganali . Un provvedimento importante di cui nessuno parla mai e che non ha avuto seguito. È offensivo e demenziale limitare la partecipazione dei Comuni alla sola brochure informativa. Tutti gli enti dovrebbero essere coinvolti per muoversi in maniera compatta, soprattutto in un territorio come il nostro in cui è asfissiante la presenza della 'ndrangheta e che non può diventare un alibi per non fare nulla a Gioia Tauro. Dobbiamo invece fare tutti quadrato per dare sicurezza e certezza a chi vuole investire sul territorio, trovando in tutte



le istituzioni la giusta interfaccia in grado di offrire tutela e legalità. Il Comune di Gioia Tauro - si legge in conclusione - è pronto a confrontarsi con tutti i livelli istituzionali e a svolgere un ruolo attivo e propositivo per lo sviluppo del porto e per il rilancio dell' area industriale". (AGI) © Riproduzione riservata.

Authority dello Stretto, Rixi attacca: "La lettera della ministra è pericolosa"

Genova - «Respingendo al mittente la richiesta del presidente della conferenza Stato Regioni Bonaccini di sospensione della nomina del presidente della nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto di Messina, sono state umiliate le Regioni e scelto di non aprire un percorso di condivisione. Quello che emerge, dai contenuti delle lettere tra il presidente della Conferenza Stato Regioni e la ministra De Micheli, costituisce un pericoloso precedente sull'intesa con i territori: non ci sono solo a rischio le nomine sulle Adsp, ma l'intero assetto delle materie di competenza regionale, dall'ambiente alla sanità. Scegliendo la continuità con la linea tracciata dai 5S, che oggi abbiamo visto in grande imbarazzo tra i banchi della Commissione, la ministra De Micheli ha assunto una posizione pilatesca, che rischia di mettere in forte discussione i rapporti tra il governo e le Regioni». Lo dichiara il deputato e il responsabile nazionale Infrastrutture della Lega Edoardo Rixi, al termine della commissione Trasporti, dove è stato ascoltato il presidente della Regione Calabria sulla nomina dell'Adsp dello Stretto di Messina. «Per quanto riguarda il tirare dritto, senza ascoltare i pareri delle Regioni Calabria e Sicilia, in materia di portualità spiega Rixi - viene totalmente disattesa la legge Delrio, che prevede l'intesa con le Regioni interessate sulla nomina del presidente. La sospensione della nomina, attualmente in esame nelle Commissioni parlamentari competenti, sarebbe stata tanto più opportuna visto che pende l'impugnazione alla Consulta da parte della Regione Calabria, il cui verdetto è previsto per il 28 gennaio 2020. Se il verdetto desse ragione alla Regione Calabria, ci troveremmo davanti all'assurdo di un presidente nominato, ma impossibilitato nell'operatività del suo incarico: gli atti sarebbero nulli per mancanza della continuità amministrativa, una forzatura mai attuata prima. Un'ipotesi assurda che poteva essere evitata se le Regioni coinvolte fossero state ascoltate nelle sedi apposite competenti, come, su richiesta della Lega, è stato chiesto».



Autorità portuale dello Stretto acque agitate in Parlamento

Sicilia orientale, nominato il generale Errigo

Sebastiano Salemi Augusta Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha nominato il commissario dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta-Catania. Si tratta del generale di brigata Emilio Errigo della Guardia di finanza. L' alto ufficiale delle è stato comandante del reparto operativo aeronavale della Guardia di finanza di Civitavecchia. Errigo si insedierà a breve, subentrando al presidente Andrea Annunziata sospeso nelle scorse settimane per 9 mesi su disposizione del gip di Catania perché indagato per peculato falsità materiale e ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici e abuso di uffici. Il generale è stato anche docente di diritto della Navigazione e dei Trasporti, diritto Demaniale e dell' Ambiente negli Istituti di istruzione delle Fiamme Gialle a anche all' Università di Tor Vergata. Intanto si agitano le acque sul fronte dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto di Messina. Ieri la commissione parlamentare Trasporti ha ascoltato il presidente della Regione Calabria sulla nomina dell' **Adsp** dello Stretto di Messina, oggi toccherà al governatore della Sicilia. Ma già monta la polemica politica. Secondo il deputato e responsabile nazionale Infrastrutture della Lega, Edoardo Rixi, il presidente della conferenza Stato-Regioni, Bonaccini, aveva chiesto di sospensione della nomina del presidente della nuova Autorità dello Stretto. Richiesta respinta dalla ministra De Micheli: «Così - sottolinea Rixi - sono state umiliate le Regioni, scegliendo di non aprire un percorso di condivisione. Quello che emerge, dai contenuti delle lettere tra il presidente della Conferenza Stato Regioni e la ministra De Micheli, costituisce un pericoloso precedente sull' intesa con i territori: non ci sono solo a rischio le nomine sulle **Adsp**, ma l' intero assetto delle materie di competenza regionale, dall' ambiente alla sanità». Secondo il deputato della Lega «la ministra De Micheli ha assunto una posizione pilatesca, che rischia di mettere in forte discussione i rapporti tra il governo e le Regioni. Per quanto riguarda il tirare dritto, senza ascoltare i pareri delle Regioni Calabria e Sicilia, in materia di portualità viene totalmente disattesa la legge Delrio, che prevede l' intesa con le Regioni interessate sulla nomina del presidente. La sospensione della nomina sarebbe stata tanto più opportuna visto che pende l' impugnazione alla Consulta da parte della Regione Calabria, il cui verdetto è previsto per il 28 gennaio 2020. Se il verdetto darà ragione alla Calabria, ci troveremo davanti all' assurdo di un presidente nominato, ma impossibilitato nell' operatività del suo incarico: gli atti sarebbero nulli».



Porti: Rixi, Regioni umiliate per nomina Autorità Stretto

"Respingendo al mittente la richiesta del presidente della conferenza Stato Regioni Bonaccini di sospensione della nomina del presidente della nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto di Messina, sono state umiliate le Regioni e scelto di non aprire un percorso di condivisione. Quello che emerge, dai contenuti delle lettere tra il presidente della Conferenza Stato Regioni e la ministra De Micheli, costituisce un pericoloso precedente sull'intesa con i territori: non ci sono solo a rischio le nomine sulle Adsp, ma l'intero assetto delle materie di competenza regionale, dall'ambiente alla sanità". Lo dichiara il deputato e il responsabile nazionale Infrastrutture della Lega Edoardo Rixi, al termine della commissione Trasporti, dove è stato ascoltato il presidente della Regione Calabria sulla nomina dell'Adsp dello Stretto di Messina. "Scegliendo la continuità con la linea tracciata dai 5S, che oggi abbiamo visto in grande imbarazzo tra i banchi della Commissione, la ministra De Micheli ha assunto una posizione pilatesca, che rischia di mettere in forte discussione i rapporti tra il governo e le Regioni - dice ancora Rixi -. Per quanto riguarda il tirare dritto, senza ascoltare i pareri delle Regioni Calabria e Sicilia, in materia di portualità viene totalmente disattesa la legge Delrio, che prevede l'intesa con le Regioni interessate sulla nomina del presidente. La sospensione della nomina, attualmente in esame nelle Commissioni parlamentari competenti, sarebbe stata tanto più opportuna visto che pende l'impugnazione alla Consulta da parte della Regione Calabria, il cui verdetto è previsto per il 28 gennaio 2020. Se il verdetto desse ragione alla Regione Calabria, ci troveremmo davanti all'assurdo di un presidente nominato, ma impossibilitato nell'operatività del suo incarico: gli atti sarebbero nulli per mancanza della continuità amministrativa, una forzatura mai attuata prima. Un'ipotesi assurda che poteva essere evitata se le Regioni coinvolte fossero state ascoltate nelle sedi apposite competenti, come, su richiesta della Lega, è stato chiesto". (ANSA).



Autorità portuale dello Stretto, Oliverio: "Rivedere la decisione" [FOTO]

L' intervento del Presidente della Regione, Mario Oliverio, davanti alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati per l' Audizione informale nell' ambito dell' esame della proposta di nomina a presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto

Di seguito si riporta l' intervento del Presidente della Regione , Mario Oliverio , davanti alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati per l' Audizione informale nell' ambito dell' esame della proposta di nomina a presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto. " Presidente, innanzitutto la ringrazio e ringrazio la Commissione per avere convocato questa audizione. Per noi è importante che la Commissione ascolti le valutazioni della Regione in relazione ad una problematica che, per quanto riguarda la nostra regione, assume particolare valore strategico. La Calabria è la regione dove ha sede l' importante porto di transhipment di Gioia Tauro. Nel corso degli anni che abbiamo alle spalle abbiamo lavorato per costruire intorno a questo porto o, meglio, assumendo il porto di Gioia Tauro per la sua importanza e per la sua valenza strategica, un sistema della portualità calabrese. Siamo riusciti a realizzare, non senza difficoltà, un traguardo importante. E questo perché, appunto, attraverso una governance di sistema, la portualità calabrese (parlo del porto di Gioia Tauro, quello di Vibo, quello di Schiavonea sul versante jonico, quello di Crotona, quello di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni) ha avuto una collocazione precisa in un disegno indirizzato anche alla specializzazione delle attività delle infrastrutture portuali. Non solo. Siamo riusciti a realizzare un obiettivo importante, che è quello della Zes (Zona Economica Speciale), realizzata, come sapete, per la prima volta in un Paese dell' occidente europeo, ed abbiamo scelto proprio il sistema della portualità come perno per individuare le aree da sottendere a Zone Economiche Speciali in un disegno generale. Tutto questo lavoro che è stato costruito e che cominciava a dare i suoi frutti perché, per esempio, mentre il porto di Gioia Tauro è prevalentemente un porto di transhipment, il porto di Reggio Calabria è specializzato nella crocieristica e quello di Villa San Giovanni in attività commerciali e soprattutto come infrastruttura di collegamento da e per la Sicilia, rischia ora di essere azzerato. Il Disegno di Legge che ha modificato questo sistema ha determinato, infatti, un indebolimento e, soprattutto, un ritorno all' indietro perché, come sapete, lo scorso anno il Parlamento, su iniziativa del Governo, ha scomposto questa autorità di sistema. Chiaramente rispetto a questa decisione, prima ancora che il Parlamento decidesse, noi abbiamo assunto un' iniziativa per porre all' attenzione del Parlamento queste problematiche e per evidenziare che, appunto, ritornare indietro sarebbe stato un errore ma, soprattutto, sarebbe stato un errore sganciare dall' Autorità Portuale di Gioia Tauro due importanti infrastrutture portuali che sono prossime come quelle di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria. Il porto di Gioia Tauro, inoltre, è nella rete TEN-T e, quindi, noi abbiamo adesso un' Autorità Portuale che ha sede fuori regione con due infrastrutture portuali prossime a Reggio Calabria che sono state scomposte e portate fuori regione. Perché tutto questo? Per rispondere a quale logica e a quale disegno di interesse nazionale? Avrei capito questa decisione se ci fosse stato un interesse nazionale. Non c' è alcun interesse. C' è solo l' interesse a motivare la costituzione di una nuova Autorità Portuale. Questo si sarebbe potuto fare diversamente, senza scomporre un' Autorità di sistema per giustificare questa operazione. Vorrei evidenziare, infine, a questa autorevole Commissione, che la Regione è stata costretta a ricorrere alla Corte Costituzionale dove è pendente un nostro ricorso motivato nel merito, oltre che dal punto di vista della procedura attivata. Noi riteniamo sia necessario ripensare questa decisione. La poniamo al Parlamento come esigenza e come opportunità perché, attraverso l' Autorità di Sistema di Gioia Tauro avevamo, abbiamo messo in moto un processo virtuoso che, in seguito



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

a tale decisione, ha subito un fortissimo rallentamento dal punto di vista della logistica, della razionalizzazione della utilizzazione delle risorse e anche delle opportunità. Per questa ragione siamo fortemente contrari e, questo parere, lo abbiamo espresso formalmente comunicandolo alla Commissione. Lo avevamo fatto già prima, anche con altri atti, oltre a farlo anche oggi, depositando tutti gli atti che abbiamo prodotto in passato e copia del ricorso che abbiamo avanzato presso la Corte Costituzionale. Riteniamo, quindi, necessario rivedere una decisione che, tra l'altro, vede insieme la Regione, la Città Metropolitana di Reggio Calabria e il Comune di Villa San Giovanni. E' assurdo che il Sistema portuale di una Regione venga scomposto provocando un danno al suo territorio con motivazioni che non hanno alcun fondamento e che sono evidentemente determinate da altri elementi che non hanno alcuna rispondenza con gli obiettivi di efficienza, razionalizzazione e di corrispondenza con gli interessi del Paese. Non ho altro da aggiungere anche perché questa decisione mi sembra così evidentemente sbagliata e grossolana (utilizzo questo termine volutamente forzato per meglio evidenziare il senso di questa operazione) da non richiedere ulteriori commenti".

Reggio e Villa con Messina? Oliverio ribadisce il suo "no"

Giuseppe Lo ReReggio Calabria Una decisione «evidentemente sbagliata e grossolana», tale da «non richiedere ulteriori commenti». Il governatore Mario Oliverio ha ribadito ieri, in audizione alla commissione trasporti della Camera, il proprio "no" alla nuova Autorità portuale dello Stretto, che accorperebbe Villa San Giovanni e Reggio a Messina e Milazzo, smembrando così l' Authority di Gioia Tauro. La commissione è chiamata oggi ad esprimere al Governo il proprio parere (comunque non vincolante) sulla nomina del presidente della nuova Autorità di sistema portuale, individuato nell' ingegnere pugliese Mario Paolo Mega. Manca, tuttora, il concerto con le due regioni interessate: la Sicilia ha presentato una formale opposizione respinta dal Consiglio dei ministri nell' ultima seduta dell' ex Governo giallo-verde; la Calabria ha imboccato invece la strada del ricorso alla Corte Costituzionale, che ha fissato la relativa udienza per il prossimo 28 gennaio. Una vera e propria "guerra dei porti" che si gioca su due fronti: quello giudiziario e quello politico. Il secondo, ieri, ha vissuto l' audizione di Oliverio alla Camera. E domani - prima del voto calendarizzato ormai da giorni - toccherà all' assessore per le infrastrutture e la mobilità della Regione Siciliana, Marco Falcone. Nella forma e nella sostanza si concretizza l' opposizione calabrese. Innanzitutto il ricorso alla Consulta è motivato dal mancato coinvolgimento della Regione Calabria nella procedura. E poi, come ribadito ieri dal governatore, «è assurdo che il sistema portuale di una regione venga scomposto provocando un danno al suo territorio con motivazioni che non hanno alcun fondamento e che sono evidentemente determinate da altri elementi che non hanno alcuna rispondenza con gli obiettivi di efficienza, razionalizzazione e di corrispondenza con gli interessi del Paese». Secondo il governatore, inoltre, «scomporre un' Autorità portuale come quella di Gioia Tauro che si stava strutturando in modo virtuoso sul piano della logistica e dell' utilizzo delle risorse», determinerebbe «un ulteriore rallentamento delle delle possibilità di sviluppo dell' infrastruttura gioiese». Per questo «la decisione va ripensata», ha aggiunto il presidente della Regione depositando in commissione una serie di documenti, a partire dal ricorso ancora pendente. Oliverio è stato assistito nell' audizione dal vice presidente Francesco Russo, che da parte sua ha evidenziato un ulteriore elemento: la sovrapposizione di due Autorità portuali (Stretto e Gioia) nell' area della Zes di Gioia Tauro che comprende anche Reggio e Villa rischierebbe di «diventare un freno per la piena operatività della Zona economica speciale». Contro il ministro Paola De Micheli punta l' indice il deputato della Lega Edoardo Rixi, componente della commissione Trasporti e responsabile nazionale Infrastrutture per il Carroccio: «Respingendo al mittente la richiesta del presidente della conferenza Stato Regioni Bonaccini di sospensione della nomina, sono state umiliate le Regioni e si è scelto di non aprire un percorso di condivisione». E ciò rappresenterebbe «un pericoloso precedente sull' intesa con i territori: non ci sono solo a rischio le nomine sulle Adsp, ma l' intero assetto delle materie di competenza regionale, dall' ambiente alla sanità». Audizione del governatore sulla nomina dell' ing. Mega a capo della nuova Authority.



Autorità portuale, Errigo è il nuovo commissario

Arriva dalla Guardia di finanza di Civitavecchia ed ha lavorato anche a fianco del giudice Giovanni Falcone ucciso dalla mafia, il neo commissario dell' Autorità portuale del mare di Sicilia orientale che ha accorpato i porti di Augusta, nel siracusano e Catania. Si tratta del generale di brigata in congedo Emilio Errigo, nominato l' altro ieri sera direttamente dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli al posto del presidente dell' Autorità portuale Andrea Annunziata. Quest' ultimo, infatti, non sta più reggendo da alcune settimane e per un totale di 9 mesi l' Ente economico del porto dopo essere stato sospeso dal gip di Catania nell' ambito di un' indagine per peculato, falsità materiale e ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici e abuso di ufficio perché accusato di aver «ripetutamente utilizzato a fini personali i fondi» dell' Ente con «falsi mandati di pagamento» per «rimborso spese e trasferte» per complessivi 27 mila euro, che sono stati sequestrati. (*CESA*)

The screenshot shows a page from the 'Giornale di Sicilia' newspaper, dated October 16, 2019. The page features several news articles with headlines and images. The main headline is 'Accuse all'amministratore «Quei soldi nei suoi conti»' with a sub-headline 'Il gip: «Lipani ha agito in disprezzo delle regole più elementari»'. Other visible headlines include 'Etna, l'eruzione è spaziale Che foto per Parmitano', '«Face arrestare un innocente», condannato', 'La strage di Belpasso, in arrivo gli autovelox', and 'Autorità portuale, Errigo è il nuovo commissario'. The page also includes a small image of a person and a map of Sicily.

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

port authority

Emilio Errigo nominato commissario straordinario

Augusta. Nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, il commissario straordinario dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale Augusta -Catania. Si tratta di Emilio Errigo, generale di Brigata, ex comandante del reparto operativo aeronavale della Guardia di Finanza di Civitavecchia. Subentra alla guida dell' importante ente portuale al presidente Andrea Annunziata, che il 4 ottobre scorso è stato sospeso per 9 mesi dall' incarico dal Gip di Catania, perché indagato per peculato falsità materiale e ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici e abuso di ufficio. Per una decina giorni il l' **Adsp** è stata guidata dal segretario generale Attilio Montalto e dal comitato di gestione che ora attendono da un momento all' altro l' arrivo del commissario straordinario, il cui insediamento potrebbe avvenire oggi. La vicenda giudiziaria che ha coinvolto l' ex presidente Annunziata, al quale va il merito di avere attivato il meccanismo del decollo del porto, ha fatto temere per una paralisi dello scalo. L' auspicio è che la gestione commissariale non si limiti all' ordinaria amministrazione dell' **Adsp**, ma che continui l' iter avviato dal presidente Annunziata. Il sindaco, Cettina Di Pietro esprime gratitudine nei confronti del ministro De Micheli e del vice ministro Giancarlo Cancellieri per il concreto e immediato interessamento: «con il quale in questi giorni - scrive il sindaco sui social - a seguito di serrate interlocuzioni, abbiamo condiviso la scelta del commissario che, per titoli e carriera, risulta essere la persona più idonea, nel segno della legalità e della competenza, a ricoprire il ruolo conferitogli». Il neo commissario Errigo è specializzato in comando di unità navali e reparti navali. Professore di diritto internazionale e del mare all' Università della Tuscia è stato anche docente titolare e aggiunto di diritto della Navigazione e dei Trasporti. A. S.



Catania, il generale Errigo nominato commissario dell' Autorità portuale della Sicilia Orientale

15 Oct, 2019 ROMA - Emilio Errigo, generale di Brigata della Guardia di Finanza è il nuovo commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, nominato dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. La nomina arriva successivamente al provvedimento di sospensione di 9 mesi a carico del presidente dell' Autorità, Andrea Annunziata, disposta dal gip di Catania ai primi di ottobre, nell' ambito di un' indagine per peculato della procura etnea. Il generale Errigo è uno studioso di Diritto dei Trasporti e della Navigazione, professore a contratto di Diritto Internazionale e del Mare al Corso di Laurea Magistrale in Economia Circolare presso l' Università degli Studi della Tuscia (VT). La decisione del ministro De Micheli - che ha firmato il decreto di nomina ieri in tarda serata - risponde ad una precisa volontà di affermazione dei principi di legalità e buon andamento della Pubblica Amministrazione che vanno perseguiti con forza e determinazione in un territorio delicato, strategico e dalle grandi potenzialità economiche dal punto di vista trasportistico e infrastrutturale come quello della Sicilia Orientale. Emilio Errigo, in virtù delle sue pluriennali esperienze di comando a Trapani, Palermo e Messina (lavorando anche con il giudice Giovanni Falcone) conosce molto bene la regione siciliana, con la sua posizione strategica all' interno della Rete TEN-T i cui porti di Catania e Augusta sono baricentrici rispetto alle rotte di traffico internazionale. Il neo Commissario Errigo è specializzato in comando di unità navali e reparti navali e nel corso della sua carriera è stato docente titolare e/o aggiunto di Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Diritto Demaniale e dell' Ambiente presso gli Istituti di istruzione della Guardia di Finanza nonché presso l' Università degli Studi di Tor Vergata. Ha ricoperto gli incarichi di Presidente e/o componente di commissioni, comitati, gruppi di lavoro di interesse nazionale, nonché membro del Comando Generale presso la Commissione interministeriale tecnica per la difesa civile. È stato componente del Comitato operativo della Protezione Civile designato dal Ministero dell' Economia e delle Finanze. È abilitato all' esercizio di Consigliere Giuridico nelle Forze Armate ed è componente del Comitato Scientifico OSDIFE - Osservatorio sulla Sicurezza e Difesa CBRNe. Notevole è il suo impegno nella diffusione del diritto all' ambiente e dell' ambiente in Italia, ambiti nei quali ha ottenuto riconoscimenti nazionali.

Catania, il generale Errigo nominato commissario dell' Autorità portuale della Sicilia Orientale
15 Oct, 2019

ROMA - Emilio Errigo, generale di Brigata della Guardia di Finanza è il nuovo commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, nominato dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. La nomina arriva successivamente al provvedimento di sospensione di 9 mesi a carico del presidente dell' Autorità, Andrea Annunziata, disposta dal gip di Catania ai primi di ottobre, nell' ambito di un' indagine per peculato della procura etnea. Il generale Errigo è uno studioso di Diritto dei Trasporti e della Navigazione, professore a contratto di Diritto Internazionale e del Mare al Corso di Laurea Magistrale in Economia Circolare presso l' Università degli Studi della Tuscia (VT).

La decisione del ministro De Micheli - che ha firmato il decreto di nomina ieri in tarda serata - risponde ad una precisa volontà di affermazione dei principi di legalità e buon andamento della Pubblica Amministrazione che vanno perseguiti con forza e determinazione in un territorio delicato, strategico e dalle grandi potenzialità economiche dal punto di vista trasportistico e infrastrutturale come quello della Sicilia Orientale.

Emilio Errigo, in virtù delle sue pluriennali esperienze di comando a Trapani, Palermo e Messina (lavorando anche con il giudice Giovanni Falcone) conosce molto bene la regione siciliana, con la sua posizione strategica all' interno della Rete TEN-T i cui porti di Catania e Augusta sono baricentrici rispetto alle rotte di traffico internazionale. Il neo Commissario Errigo è specializzato in comando di unità navali e reparti navali e nel corso della sua carriera è stato docente titolare e/o aggiunto di Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Diritto Demaniale e dell' Ambiente presso gli Istituti di istruzione della Guardia di Finanza nonché presso l' Università degli Studi di Tor Vergata. Ha ricoperto gli incarichi di Presidente e/o componente di commissioni, comitati, gruppi di lavoro di interesse nazionale, nonché membro del Comando Generale presso la Commissione interministeriale tecnica per la difesa civile. È stato componente del Comitato operativo della Protezione Civile designato dal Ministero dell' Economia e delle Finanze. È abilitato all' esercizio di Consigliere Giuridico nelle Forze Armate ed è componente del Comitato Scientifico OSDIFE - Osservatorio sulla Sicurezza e Difesa CBRNe. Notevole è il suo impegno nella diffusione del diritto all' ambiente e dell' ambiente in Italia, ambiti nei quali ha ottenuto riconoscimenti nazionali.

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

CTN
COMITATO TIRRENICO DI NAVIGAZIONE
www.ctn.it

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

ADSP Mar di Sicilia Orientale: Emilio Errigo è il nuovo commissario straordinario

(FERPRESS) - Catania, 15 OTT - Emilio Errigo è il nuovo commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale nominato dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Il decreto è stato firmato ieri in serata. Il generale Errigo succede a Andrea Annunziata, sospeso per 9 mesi dal gip di Catania ai primi di ottobre, nell' ambito di un' indagine per peculato della procura etnea. Errigo è uno studioso di Diritto dei Trasporti e della Navigazione, professore a contratto di Diritto Internazionale e Inoltre vanta pluriennali esperienze di comando a Trapani, Palermo e Messina. Conosce dunque molto bene la regione siciliana e la sua posizione strategica all' interno della Rete TEN-t i cui porti di Catania e Augusta sono baricentrici rispetto alle rotte di traffico internazionale.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

«Sulla rada ritardi inaccettabili»

Porto. Il presidente della Regione Musumeci: «Porrò la questione bonifiche al ministro»

Augusta. Si torna a parlare della rada di Augusta. A riaccendere i riflettori sull'annosa questione è stato il governatore della Sicilia, Nello Musumeci, ma quella dell'inquinamento delle acque antistanti il petrolchimico è una vicenda che si trascina da una ventina di anni. Numerosi studi di alto livello scientifico hanno evidenziato la presenza di minerali inquinanti, soprattutto mercurio e idrocarburi pesanti. Nel 2015, a tal proposito, Stato e Regione hanno firmato un Accordo di programma quadro che ha stanziato 4 milioni di euro a favore dell'Isola per procedere con la bonifica dell'area siracusana. «Da allora, tuttavia, nulla di concreto è stato fatto» come ha sottolineato il presidente della Regione che ora vuole accelerarne l'iter. Nel mese di novembre dello scorso anno, il governo Musumeci, come lo stesso ha fatto sapere, ha sollecitato il ministero dell'Ambiente per la definizione della cosiddetta "contabilità speciale", presupposto indispensabile per procedere con la redazione del progetto. La riunione, convocata da Musumeci per parlare della bonifica della rada, che si è svolta lunedì nel Palazzo della Regione a Catania, ha visto il governatore della Sicilia assumere degli impegni ben precisi, tra cui quello fondamentale di discutere il problema sul tavolo del ministro competente. «Nei prossimi giorni - ha annunciato Nello Musumeci - scriveremo al ministro dell'Ambiente Costa affinché acceleri il percorso. Sbloccare le risorse necessarie per la bonifica della rada è diventato un obiettivo prioritario dell'azione del mio governo». «Il punto di partenza della discussione è stato l'accordo di Programma Quadro dell'aprile 2015 con il quale si erano gettate le basi per la progettazione delle bonifiche nella rada megarese» ha riferito il sindaco Cettina Di Pietro, che ha partecipato alla riunione. «Abbiamo concordato di produrre un documento congiunto da inviare al ministero dell'Ambiente essendo l'area ricadente nel Sin di Priolo. Del resto proprio al ministero dell'Ambiente, nel frattempo, si è costituito un tavolo sulle bonifiche del nostro porto già riunitosi due volte, il 17 giugno e il 23 luglio» ricorda il primo cittadino precisando che a questo tavolo finora non è stato invitato il Comune di Augusta «ma contiamo di parteciparvi - aggiunge - già nella prossima riunione che si dovrebbe tenere a fine mese». In effetti, dopo anni di silenzio, si è tornato a parlare della bonifica della rada portuale lo scorso giugno con la convocazione di un incontro tecnico dal ministero dell'Ambiente. La notizia è stata resa nota allora dai parlamentari nazionali Giuseppe Pisani, Paolo Ficara, Filippo Scerra, Maria Marzana e dai deputati regionali Giorgio Pasqua e Stefano Zito del Movimento Cinque Stelle, i quali, nelle settimane precedenti, si erano recati nella sede del ministero proprio per discutere, con documentazione alla mano, dello stato del Sin (Sito di interesse nazionale) di Priolo. Un altro incontro, come ha rammentato il sindaco, si è svolto nel mese di luglio. A entrambe le riunioni sono stati invitati a partecipare gli assessori regionali al Territorio e Ambiente e all'Energia e Servizi, rappresentanti dell'Agenzia del Demanio, del Libero consorzio comunale di Siracusa, dell'Arpa, dell'Ispra e dell'Asp di Siracusa e l'Autorità portuale di sistema della Sicilia orientale Augusta-Catania. Ora l'interesse del governatore infonde ulteriore ottimismo per una svolta positiva della vicenda. «Ho trovato il presidente ben consapevole della gravità del problema, anche in funzione dello sviluppo di Augusta come porto Hub. La presenza di materiali inquinanti nei fondali della rada - conclude il sindaco Di Pietro - è un grave



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

pericolo per la salute dei cittadini. Ma potrebbe anche ostacolare gli investimenti da parte di imprese che operano in campi ecosostenibili alternativi all'industria pesante petrolchimica che, con l'indotto, caratterizza quasi esclusivamente l'economia del territorio che va da Augusta a Siracusa». Secondo il presidente della regione Sicilia il porto di Augusta deve diventare un punto di riferimento per tutto il traffico mercantile che arriva dal Canale di Suez e quindi ha dichiarato che lo sblocco delle risorse è diventato un obiettivo prioritario dell'azione del suo governo. La speranza del territorio è che i buoni propositi si traducano al più presto nell'avvio della bonifica. A margine della riunione, il presidente ha ricevuto il sindaco che gli ha rappresentato le criticità del Comune di Augusta che richiedono l'intervento della Regione per essere risolte. Agnese Siliato.

Siracusa Oggi

Augusta

Bonifica della Rada di Augusta, vertice con Musumeci: "Cambio di passo, stop indugi"

"Con la salute umana non si scherza. Non possiamo più permetterci di indugiare sulla definitiva bonifica della rada di Augusta". Sono parole del Presidente della Regione, Nello Musumeci, al termine di un incontro con il sindaco, Cettina Di Pietro, al PalaRegione. "Da troppo tempo-spiega il presidente della Regione- pur conoscendo lo stato di inquinamento, che rappresenta un serio problema anche per la fauna ittica, non si è ancora intervenuti". Musumeci parteciperà a tutti i tavoli ministeriali per accelerare l' iter che porti allo sblocco delle risorse a disposizione. "Nei prossimi giorni scriveremo al ministro Costa-dice ancora- perché si acceleri: sbloccare le risorse è diventato un obiettivo prioritario dell' azione del mio governo. Non possiamo più permetterci ulteriori ritardi, i cittadini del Siracusano non lo capirebbero. Già da adesso, comunque, va affrontato il tema di quale debba essere il futuro del porto di Augusta. Noi abbiamo le idee chiare: deve diventare un punto di riferimento per tutto il traffico mercantile che arriva dal Canale di Suez. Su questo progetto avremo modo di confrontarci con il Comune e con l' Autorità portuale e sono certo che arriveremo a una soluzione condivisa che potrà poi essere discussa con il governo nazionale. Ma ogni futura destinazione del porto di Augusta rimane subordinata alla bonifica del suo mare». All' incontro hanno preso parte anche i dirigenti generali dei dipartimenti regionali dell' Ambiente Beppe Battaglia e di Acqua e rifiuti Salvo Cocina, il dirigente del Servizio bonifiche dell' assessorato all' Energia Francesco Lo Cascio, il dirigente generale di Arpa Sicilia Francesco Vazzana con il responsabile provinciale dell' Agenzia di Siracusa Antonio Sansone Santamaria e il segretario generale dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia orientale Attilio Montalto. "Il punto di partenza della discussione-spiega il sindaco di Augusta- è stato l' accordo di Programma Quadro dell' aprile 2015 con il quale si erano gettate le basi per la progettazione delle bonifiche nella rada megarese. Si è così arrivati all' accordo di produrre un documento congiunto da inviare al Ministero dell' Ambiente essendo l' area ricadente nel SIN di Priolo. Del resto proprio a MinAmbiente, nel frattempo, si è costituito un tavolo sulle bonifiche del nostro Porto già riunitosi due volte, il 17 giugno e il 23 luglio. A questo tavolo fino a ora non è stato invitato il Comune di Augusta ma contiamo di parteciparvi già nella prossima riunione che si dovrebbe tenere a fine mese". Di Pietro esprime soddisfazione per l' esito del colloquio. "Ho trovato il Presidente - commenta- ben consapevole della gravità del problema, anche in funzione dello sviluppo di Augusta come porto hub. La presenza di materiali inquinanti nei fondali della Rada è un grave pericolo per la salute dei cittadini. Ma potrebbe anche ostacolare gli investimenti da parte di imprese che operano in campi ecosostenibili alternativi all' industria pesante petrolchimica che, con l' indotto, caratterizza quasi esclusivamente l' economia del territorio che va da Augusta a Siracusa".

The screenshot shows the website 'SiracusaOggi.it' with the headline 'Bonifica della Rada di Augusta, vertice con Musumeci: "Cambio di passo, stop indugi"'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The website header includes navigation links like HOME, PRIMO PIANO, VIDEO, ATTUALITÀ, PROVINCIA, POLITICA, CRONACA, SPORT. There are also several advertisements for services like MULTICAR, McDonald's, and TOYOTA.

Msc Cruises e Costa Crociere verso la gestione integrata dei porti siciliani

Grazie a un accordo tra Msc Cruises e Costa Crociere si potrebbe dare una decisa spinta al già florido settore del turismo crocieristico siciliano. Si tratta di un' alleanza strategica per i due colossi italiani delle crociere. L' alleanza è tesa ad ottenere la concessione delle aree e dei servizi per i crocieristi in transito dai porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. Le due compagnie di navigazione hanno presentato una richiesta congiunta all' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. Lo scorso 10 ottobre è scaduto il termine per sollevare eventuali osservazioni e nei prossimi giorni si potrebbe avviare l' iter per l' affidamento. In caso di via libera, Msc e Costa, si uniranno in una società di progetto, con partecipazioni al 50 per cento, in forma di società per azioni o a responsabilità limitata per la gestione della concessione. Alla base della richiesta c' è la convinzione da parte delle due compagnie che "l' area occidentale della Sicilia abbia ampi margini di sviluppo turistico per il settore crocieristico ". Per questo motivo, Msc e Costa hanno l' intenzione di incrementare il numero degli accosti, "in modo che, nel medio periodo, si possa raddoppiare il numero dei crocieristi sbarcati, imbarcati e in transito". Il programma di sviluppo richiede la "gestione integrata dei porti occidentali della Regione - scrivono le due società nell' istanza presentata all' **Adsp** - per realizzare un sistema nell' offerta turistica". Le due compagnie ritengono "essenziale, al fine di realizzare il progetto, il conseguimento unitario delle aree e dei beni dei porti occidentali, con la gestione coordinata del servizio terminalistico". La richiesta di concessione riguarda la banchina Crispi , i moli Vittorio Veneto, Piave e Sammuzzo (porto di Palermo); la banchina Garibaldi (porto di Trapani), banchina Veniero (porto di Termini Imerese); la banchina Todaro (Porto Empedocle).

BlogSicilia PALERMO TRAPANI CRISPIA POLITICA LAVORO SPORT

BlogSicilia • PALERMO • TRASPORTI & VIABILITÀ

Msc Cruises e Costa Crociere verso la gestione integrata dei porti siciliani

LA RICHIESTA ALL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

di Redazione | 13/10/2019

Attiva una notifica su Messenger

Grazie a un accordo tra Msc Cruises e Costa Crociere si potrebbe dare una decisa spinta al già florido settore del turismo crocieristico siciliano. Si tratta di un'alleanza strategica per i due colossi italiani delle crociere. L'alleanza è tesa ad ottenere la concessione delle aree e dei servizi per i crocieristi in transito dai porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. Le due compagnie di navigazione hanno presentato una richiesta congiunta all'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale.

Lo scorso 10 ottobre è scaduto il termine per sollevare eventuali osservazioni e nei prossimi giorni si potrebbe avviare l'iter per l'affidamento. In caso di via libera, Msc e Costa, si uniranno in una società di progetto, con partecipazioni al 50 per cento, in forma di società per azioni o a responsabilità limitata per la gestione della concessione.

Alla base della richiesta c'è la convinzione da parte delle due compagnie che "l'area occidentale della Sicilia abbia ampi margini di sviluppo turistico per il settore crocieristico". Per questo motivo, Msc e Costa hanno l'intenzione di incrementare il numero degli accosti, "in modo che, nel medio periodo, si possa raddoppiare il numero dei crocieristi sbarcati, imbarcati e in transito". Il programma di sviluppo richiede la "gestione integrata dei porti occidentali della Regione - scrivono le due società nell'istanza presentata all' **Adsp** - per realizzare un sistema nell'offerta turistica". Le due compagnie ritengono "essenziale, al fine di realizzare il progetto, il conseguimento unitario delle aree e dei beni dei porti occidentali, con la gestione coordinata del servizio terminalistico". La richiesta di concessione riguarda la banchina Crispi , i moli Vittorio Veneto, Piave e Sammuzzo (porto di Palermo); la banchina Garibaldi (porto di Trapani), banchina Veniero (porto di Termini Imerese); la banchina Todaro (Porto Empedocle).

Ultimissime

- 10/10/19 L'Ulivo si sbilancia: regolerà nel voto, sempre ridotto, del 50 per cento
- 10/10/19 La politica torna insieme con 12 corpi a 40 metri di profondità
- 10/10/19 C'è l'ultimo biglietto stampato di contante, gli uffici chei lavorati a casa "Non esiste neanche con i contanti"
- 10/10/19 La battaglia tra scapoli e apertissimi, "non sono portati da Craxi"
- 10/10/19 Le lire e Palermo dal Verobelli del sistema di controllo, aggiunti La Sicilia e il commercio (VIDEO)
- 10/10/19 Dopo sette mesi senza a casa le notizie di Salvatore Tino, sempre sottile a Palazzo d'Orlando
- 10/10/19 Palermo, coppia di giovani aggrediti per strada da bande di balordi

Il Fatto Quotidiano

Focus

Gestione e proprietà - Dal Pireo a Vado Ligure, le aziende di Stato cinesi investono milioni di euro ogni anno per comprarsi vie d' accesso rapide per le merci. E creano condizioni per il loro monopolio nell' Ue senza strategie

Un terminal alla volta: il dominio di Pechino nei porti dell' Europa

Conquistatori

Maria Maggiore*

Puoi vedere cos' è diventato il Pireo dalla collina di Perama: una distesa di container multicolor, un via vai di navi da 20mila container, i capannoni di manutenzione di navi e treni liberi di entrare e uscire. "Qui Grecia-Europa, lì Cina", scherzavano i portuali quando due-terzi del porto sono passati in mani cinesi. Era il 2008: il Pireo fu prima dato in concessione alla Cosco (società di proprietà dello Stato cinese, leader dei trasporti navali con 37 porti in gestione nel mondo), poi su pressioni della Troika (Fondo monetario internazionale, Commissione Ue, Bce), che spingeva il governo greco a privatizzare per ridurre il debito pubblico, il 67% del porto e l' Autorità portuale le furono vendute per 368,5 milioni di euro. Una prima assoluta in Europa, dove i porti, al massimo, vengono dati in concessione ai privati. Ma anche una storia di successo per Cosco e la Grecia. Nel 2008 il Pireo era il 37° porto nel mondo con un traffico di 900 mila TEUs all' anno (un TEU è equivale a massimo 23 tonnellate), quest' anno è alla sesta posizione con 3,7 milioni TEUs e presto diventerà il primo porto del Mediterraneo (dati del Lloyd Top 100 Global Ports). Christos Lambridis, ex segretario generale dei porti per il governo Tsipras, è uno degli uomini che ha firmato questa vendita storica. Oggi ha qualche dubbio: "Fino a poco tempo fa l' Autorità portuale gestiva le attività economiche del porto, subaffittava servizi alle società locali. Ma adesso che, tramite Cosco, è una società pubblica straniera, è insieme il controllore e cliente. Un conflitto d' interessi e un quasi monopolio". Il nuovo governo di centrodestra, guidato da Mitsotakis, ha messo un freno all' espansione di Cosco nel Pireo, bloccando un terzo di un piano d' investimenti da 900 milioni per la costruzione di quattro hotel di lusso, un nuovo terminal ferroviario e un cantiere navale. Specialmente quest' ultimo è stato giudicato troppo pericoloso per la sopravvivenza delle 390 imprese greche che da decenni operano nel porto. Ma Cosco si trova ormai dentro al Pireo in una "libera zona di proprietà", si legge sul sito, addirittura "libera da scioperi." Dentro il porto gli operai cinesi sono pochissimi, come quelli assunti direttamente dal gigante asiatico: con un sistema di società terze, spesso domiciliate a Cipro, e appalti a cascata, gli impiegati hanno contratti precari per i quali Cosco non è responsabile. Ma intanto la società di Stato cinese controlla tutto: "Non accetta più preventivi o proposte da noi - denuncia una piccola impresa locale - tutto viene dalla Cina. Dalle gru ad alta tecnologia ai chiodi". Panayiotis Kouroumbilis, ex ministro dei Porti con Tsipras, aggiunge: "Si comporta da rapace, ha bisogno di dominare e di essere fuori controllo". Per il piano d' investimenti non è Cosco a negoziare con il governo greco, ma l' Ambasciata cinese. La Grecia comincia ad aver paura, ma non può rinunciare agli investimenti cinesi. Cosco è in espansione, ma per riuscire a entrare nel risiko dei porti, lo Stato cinese la sostiene a colpi di finanziamenti pubblici: nel gennaio 2017 la Banca per lo Sviluppo della Cina le ha offerto un prestito da 23 miliardi di euro da restituire in quattro anni. Già un anno prima lo stesso istituto di credito (pubblico) le aveva firmato un assegno da 20 miliardi. Insieme a China Merchants - altra società pubblica - è in 13 porti europei. "La Cina ha bisogno di avere una via d' entrata in ogni Paese Ue per far arrivare i suoi prodotti in fretta", spiega Marco



Il Fatto Quotidiano

Focus

Donati, General Manager of Cosco Shipping Lines in Italia. È la nuova strategia industriale del presidente Xi Jinping, riassunta nel programma "China 2025": produrre prodotti di qualità - televisori, smartphone, alta tecnologia, invece di jeans e magliette - che arrivino nei nostri mercati in meno tempo possibile. Dopo il Pireo l'investimento più grande di Cosco è a Zeebrugge, cento chilometri d'Anversa, in Belgio. Il 22 gennaio del 2018, il gigante dei trasporti marittimi ha rilevato da APM Terminal il terminal container per 50 milioni di euro. Lo stesso anno il Gruppo Shanghai Lingang metteva 85 milioni nella costruzione di una nuova piattaforma. Camminando tra i tre terminal di Zeebrugge si vedono le enormi gru blu, caratteristiche ormai dei grandi porti. "Senza gli investimenti di Cosco non saremmo sopravvissuti - dice la direttrice, Carla Debart -. Gli investitori tradizionali sono andati verso i grandi porti, Cosco ha ridato speranza ai minori". I sindacati, qui in Belgio, sono persuasi che il loro porto avrà un avvenire. Diversa invece la sorte di Valenzia, in Spagna, quarto porto container d'Europa. Qui Cosco ha firmato un contratto da 26,5 milioni per una concessione fino al 2041. Ma nessuno ha ancora visto l'inizio di lavori. "È strano, niente è cambiato - spiega Rafa Eagos, sindacalista di Coordinadora -. Normalmente quando arriva un nuovo proprietario almeno i manager cambiano, qui hanno lasciato i vecchi. Da un lato Cosco è un bene, almeno conosce il settore. Meglio del fondo americano JP Morgan che ci governava prima e veniva solo a chiedere il 5% di dividendi. Dall'altro, abbiamo paura che distruggano progressivamente le condizioni dei lavoratori, come hanno fatto nel Pireo". In Italia Cosco sta per entrare a testa alta a Vado Ligure (5 chilometri da Savona), dove insieme alla danese Maersk ha costruito una piattaforma di 210 mila metri quadrati sul mare, grande come 40 campi di calcio. "Abbiamo drenato il fondo in alcuni punti per arrivare a 26 metri e permettere alle navi più grandi di attraccare" spiega il capocantiere della Apm Terminal mentre ci mostra il cantiere. Ci sono quattro gru alte 90 metri che potranno abbracciare 23 container alla volta, portandoli dalla nave alla banchina. Le 14 gru più piccole serviranno a spostare i più piccoli al cancello d'uscita dove i camion e, un giorno, i treni, li caricheranno. "È un investimento pubblico italiano finanziato anche con soldi privati" dice Paolo Cornetto, ceo della holding Apt Terminal (gruppo danese Maersk). È costato 450 milioni di euro, lo Stato ne ha messi 300 e 100 i privati: il gruppo danese Apm-Maersk (51,1%), nel porto di Vado dal 2008, la società cinese Cosco (40%) e il porto cinese di Qingdao (9,9%), arrivati nel 2016. Un sistema quasi automatico con cui "ridurremo di due terzi il tempo medio delle operazioni di sbarco-imbarco dei container" spiega Cornetto. La nuova società avrà una concessione per 50 anni. Il tempo è un fattore fondamentale, specie dopo il raddoppio del Canale di Suez nel 2015. "Ora le grandi navi possono entrare nel Mediterraneo - dice Donati, general manager di Cosco Italia -. Cercheremo di attirare i traffici dalla Lombardia, ma anche dalla Baviera. Andremo dai tedeschi e gli diremo: 'Invece di mandare le vostre auto a Amburgo e poi scendere, passate dal sud, da Vado, e vi faremo guadagnare una settimana'. Il debutto è previsto il 12 dicembre: la prima nave da 20 mila container entrerà nel porto di Vado. Insomma, mentre il governo gialloverde a marzo firmava l'adesione dell'Italia alla Nuova via della Seta cinese (primo paese del G7), a Vado i cinesi erano già arrivati. In questa città di 8 mila abitanti sono contenti dell'arrivo dei cinesi. "Nella concessione è prevista l'assunzione di 401 persone entro la fine dell'opera, ma già per dicembre ce ne saranno 237 - spiega Fabrizio Castellani, responsabile della Cgil -. Qui le imprese chiudono. Nel 2015 è toccato alla centrale Tirreno Power che produceva e trasportava carbone. La disoccupazione giovanile è al 30%. Con queste assunzioni e l'indotto c'è di nuovo speranza". Intanto si pensa a costruire in fretta le infrastrutture collegate al porto. "Una diga davanti al porto, un casello autostradale, il raddoppio della superstrada, la fine del terzo valico per far arrivare i grandi treni fino al mare. La cinese CCC ha mostrato interesse per realizzarle. Senza le infrastrutture a terra il porto non serve" spiega Cornetto, che aggiunge come l'alleanza con il porto cinese di Qingdao, ora presente a Vado, sia assolutamente strategica anche per l'export delle merci italiane in Cina. "Qingdao è in

Il Fatto Quotidiano

Focus

una regione di 150 milioni di persone, sarà un grande business per noi". Autorità portuali e sindacati europei benedicono l'arrivo di capitali freschi cinesi, laddove riescono ancora a controllare governance e contratti di lavoro. Ma c'è chi solleva dubbi: "È paradossale privatizzare i porti cedendoli a un altro Stato - ironizza l'ex primo ministro francese Jean-Pierre Raffarin, consigliere del presidente Macron sugli affari cinesi -. Ma è normale che la Cina partecipi alle gare. Siamo noi europei che dovremmo avere una strategia, invece sembra che non si sappia più quali siano le priorità in Europa. Stiamo perdendo la nostra sovranità". Intanto il presidente Usa Trump ha inserito Cosco nella lista nera di società per i suoi affari con l'Iran: in pratica la 'Huawei dei porti' in una Europa sempre più campo di battaglia nella guerra con la Cina. *Investigate Europe.

Il Secolo XIX

Focus

L' avvio della procedura di infrazione non è affatto una sorpresa: altri Paesi erano finiti nel mirino della Commissione Gigantismo navale e corridoi continentali hanno rivoluzionato lo shipping, ma anche il ruolo delle Autorità portuali

Porti e tasse, la minaccia dell' Ue obbliga l' Italia a ripensare le regole

Davide Maresca Francesco Parola

L' Europa potrebbe già mandare in soffitta la riforma portuale firmata dall' ex ministro Graziano Delrio solamente tre anni fa. Da una questione tecnica, piuttosto complessa, si è passati rapidamente alla partita politica: gli scali italiani devono pagare le tasse, ha sentenziato Bruxelles. E Roma, con troppa debolezza secondo alcuni, sta recependo un diktat che potrebbe aprire le porte all' ingresso dei privati nella gestione delle Autorità portuali. Cosa può accadere ad un asset strategico per il Paese, lo ha spiegato Francesco Munari nel colloquio pubblicato dal Secolo XIX/TheMediTelegraph, scatenando un dibattito tra esperti di rilievo nazionale che ha diviso i "professori" in due categorie: c' è chi - come Munari - mette in guardia il governo e sostiene la natura pubblica delle Autorità portuali. Ma c' è anche un fronte di sostenitori della "Authority Spa", la trasformazione genetica degli enti in società per azioni, con la convinzione che sia l' unico modo per sradicare le inefficienze della gestione pubblica e cogliere le occasioni sul mercato allineandosi agli altri Paesi europei. E così da una questione fiscale e burocratica alla rivoluzione delle Authority portuali il passo sembra breve. Un dibattito alto, forse troppo per accorgersi che nel frattempo si continua a litigare sulla nomina di Mario Mega a presidente dell' Authority dello Stretto. La ministra De Micheli non vuole ascoltare le richieste delle Regioni - e della Lega - che vogliono stoppare uno degli ultimi atti di Toninelli. Tra inchieste, commissariamenti e liti, la governance dei porti è ai minimi: Bruxelles diventa così l' ultima minaccia. O risorsa. LL a Commissione europea ha anticipato l'avvio di una procedura d'infrazione verso l'Italia per aiuti di stato alle Autorità di Sistema Portuale. Anche se formalmente si tratta di un tema fiscale, la realtà è più complessa. E questa procedura non è affatto una sorpresa. Dal 2013 si susseguono procedure d'infrazione verso diversi Stati membri (Germania, Francia, Belgio, Spagna) sul tema: per consolidata giurisprudenza, gli enti gestori di porti sono imprese nella misura in cui esercitano un'attività economica (ossia mettono a disposizione un bene - la banchina - a fronte di un corrispettivo monetario). I canoni sono il corrispettivo economico versato in cambio della disponibilità delle banchine e di spazi di piazzale. D'altra parte, la concessione sui terminal, per espressa richiesta e continua pressione dell'Italia, è stata equiparata dalla Corte di Giustizia (e poi dal Parlamento Ue) ad un rapporto di locazione, in modo da escludere l'applicazione della Direttiva concessioni, ossia del codice appalti, ed evitare le gare europee per la loro assegnazione. Del resto, è noto che l'ordinamento italiano ha optato per un'Autorità di Sistema Portuale di tipo landlord, ossia di un soggetto detentore del terreno che ne concede a soggetti terzi lo sfruttamento economico, nel rispetto di una specifica destinazione d'uso, a fronte del versamento di un corrispettivo monetario. Pertanto, eventuali regimi fiscali agevolati sul corrispettivo (tutti noi paghiamo le tasse sui canoni di locazione) possono causare un vantaggio concorrenziale nella misura in cui gli altri landlord concorrenti (cioè gli altri enti gestori di porti) non sono soggetti a vantaggi analoghi. Cioè, nella misura in cui gli altri porti europei, in concorrenza con i nostri, pagano le tasse. In tante posizioni espresse anche recentemente si finge di non vedere, invece, la rilevanza delle peculiarità giuridico-formali: l'ordinamento europeo non attribuisce rilevanza alla forma giuridica (ente pubblico non economico, ente pubblico economico o società per azioni): quello che conta è l'esistenza o meno di concorrenza tra porti e l'eventuale presenza di un vantaggio selettivo a favore di alcuni porti e, al contempo, a discapito di altri. Di conseguenza, il punto si concentra



Il Secolo XIX

Focus

sull'analisi del mercato e delle relazioni competitive tra porti e Autorità Portuali. I porti italiani, anzi, le autorità di sistema portuale italiane, sono in concorrenza con altri enti di gestione portuale? Come noto, il mercato marittimo è radicalmente cambiato con l'avvento del gigantismo navale e del commercio elettronico. Inoltre, la progressiva realizzazione dei corridoi logistici Ten-T sta riducendo le barriere che tradizionalmente separavano i mercati captive dei porti localizzati in range portuali tra loro lontani. La riduzione dei costi logistici terrestri e l'aumento della capacità di trasporto lungo i corridoi Ten-T aumenteranno sempre di più la competizione tra i porti del Nord Europa e quelli del Mediterraneo. Di conseguenza, la competizione nel mercato delle operazioni portuali è diventata internazionale e gli hinterland portuali fortemente contendibili. Le compagnie marittime realmente globali si sono concentrate e ormai si contano sulle dita di una mano. I terminalisti anche: si pensi anche alla recente fusione tra Vte e Sech che consegna, legittimamente, a Psa il traffico delle grandi navi a Genova (in attesa di Bettolo, controllato da Msc) nonché all'allungamento del Molo VII a Trieste che vede Msc come unico operatore container di grandi dimensioni nel Nord Est. È evidente che per questo tipo di traffico (di lontana origine/provenienza, ivi incluso il ro-ro internazionale) i porti sono evidentemente in concorrenza con gli altri grandi porti europei (Barcellona, Marsiglia, Rotterdam, Amburgo, Anversa). E sulle concessioni portuali che servono questo traffico è difficile sostenere che non vi sia competizione tra porti. Diverso è il discorso per il traffico necessariamente localizzato nei porti del Sud ed escluso dalle logiche competitive continentali: sotto questo profilo non può trascurarsi che la concorrenza con porti come Tangeri o Tunisi non può certo essere messa sullo stesso piano della competizione con Rotterdam; per i porti del Sud, quindi, pare difficile configurare una distorsione della concorrenza nel mercato interno europeo. Ed allora, è corretto criticare la generalizzazione operata dalla Commissione europea ma non del tutto. Occorre comprendere e accettare che il mondo è cambiato: gli hinterland portuali contendibili su scala Europa e il relativo traffico internazionale via mare sono effettivamente soggetti alle regole sulla concorrenza e, pertanto, sulle relative concessioni portuali non può che esserci un unico epilogo: la Commissione europea apre una procedura d'infrazione. Davide Maresca è avvocato e docente di diritto dell'economia Francesco Parola è docente di economia dei trasporti L'intervento completo sul sito www.themeditelegraph.it