



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 23 ottobre 2019**



## Prime Pagine

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

## Trieste

22/10/2019	<b>FerPress</b>	25
<hr/>		
22/10/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	26
<hr/>		
22/10/2019	<b>Il Nautilus</b>	27
<hr/>		

22/10/2019	<b>Trieste Prima</b>		28
Ferreria, Scoccimarro - Rosolen: "Impegno a mantenere il livello di occupazione"			
22/10/2019	<b>Trieste Prima</b>		29
Porto, logistica e ricerca: a Trieste il nuovo Console Generale dell' Austria			

## Venezia

23/10/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 17	31
Navi, Marittima dedicata alla qualità e non alla quantità			
23/10/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 17	33
Sindacati proteste sbagliate			
23/10/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 22	34
«Manutenzione il nuovo protocollo non serve»			
23/10/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 22	35
«Scavare i canali è un danno e non serve Il porto deve andar fuori dalla laguna»			
23/10/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 37	36
Imprese all' attacco: «La politica vuole la morte del porto»			
23/10/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 43	37
Gpl, oggi la seconda prova della sirena d' allarme			
23/10/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 32	38
Oggi la prova sirene all' impianto Gpl			
22/10/2019	<b>FerPress</b>		39
Assoagenti Veneto, Assosped, Confetra Nord Est e Doganalisti Venezia contro il mancato escavo nel Porto			
22/10/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	40
Mancato escavo blocca il porto di Venezia			
22/10/2019	<b>Primo Magazine</b>	GAM EDITORI	41
Crocieristica sostenibile del futuro			

## Savona, Vado

23/10/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 22	<i>Silvia Campese</i>	42
Savona Porto Elettrico si batte per azzerare i fumi delle navi				

## Genova, Voltri

23/10/2019	<b>La Repubblica</b>	Pagina 24	<i>DI FEDERICO RAMPINI</i>	43
Genova fronte del porto				
23/10/2019	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 16	<i>Francesco Ferrari Simone Gallotti</i>	46
«Porto, sullo scontro tra big deve intervenire il governo»				
23/10/2019	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 16		48
Un errore pensare che la merce appartenga alle navi				
23/10/2019	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 17	<i>Matteo Dell' Antico</i>	50
«Fincantieri e Leonardo? È meglio tenerle separate»				
23/10/2019	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 17	<i>Alberto Quarati</i>	52
«Meno camalli e più ingegneri» A Cernobbio il futuro delle banchine				
23/10/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 6	<i>Massimo Minella</i>	54
Signorini: "Container deciderà anche Roma"				
23/10/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 6		55
Ma i porti italiani hanno smesso di correre				

23/10/2019	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 24	<i>Matteo Dell' Antico</i>	56
<hr/>				
22/10/2019	<b>Ansa</b>			57
<hr/>				
22/10/2019	<b>PrimoCanale.it</b>			58
<hr/>				
22/10/2019	<b>Ansa</b>			59
<hr/>				
22/10/2019	<b>The Medi Telegraph</b>		<i>SIMONE GALLOTTI</i>	60
<hr/>				
22/10/2019	<b>The Medi Telegraph</b>		<i>SIMONE GALLOTTI</i>	61
<hr/>				
22/10/2019	<b>The Medi Telegraph</b>			62
<hr/>				
22/10/2019	<b>Informare</b>			63
<hr/>				
22/10/2019	<b>FerPress</b>			64

## La Spezia

23/10/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 24		65
<hr/>				
23/10/2019	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 41		66
<hr/>				
23/10/2019	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 44		68
<hr/>				
22/10/2019	<b>Il Nautilus</b>			69
<hr/>				
22/10/2019	<b>Informazioni Marittime</b>			71
<hr/>				
23/10/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>			72
<hr/>				
22/10/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>		<i>Massimo Belli</i>	73
<hr/>				
22/10/2019	<b>Primo Magazine</b>		<i>GAM EDITORI</i>	74

## Ravenna

22/10/2019	<b>RavennaNotizie.it</b>			75
<hr/>				

## Marina di Carrara

23/10/2019	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b>	Pagina 13		76
<hr/>				

## Livorno

22/10/2019	<b>Informare</b>			77
<hr/>				

22/10/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	Massimo Belli	78
<hr/>			
23/10/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>		79
<hr/>			

## Piombino, Isola d' Elba

23/10/2019	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b>	Pagina 19	80
<hr/>			
De Ferrari sull' Authority «Sono distanti dai problemi»			

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/10/2019	<b>Corriere Adriatico</b>	Pagina 2	81
<hr/>			
«C' è una sola Uscita Nord ora il progetto definitivo»			
23/10/2019	<b>Corriere Adriatico</b>	Pagina 3	83
<hr/>			
«Questa strada nel puzzle regionale delle connessioni»			
23/10/2019	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b>	Pagina 38	84
<hr/>			
L' Uscita a Nord si farà, parola di ministro			
23/10/2019	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b>	Pagina 39	86
<hr/>			
Il sindaco: «Dobbiamo evitare la palude Anas? Non voglio né devo incontrarli»			
23/10/2019	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b>	Pagina 45	88
<hr/>			
Elettrificazione delle banchine, nuovo incontro con Italia Nostra			
22/10/2019	<b>Ancona Today</b>		89
<hr/>			
Costituito in Comune un tavolo permanente di coordinamento per vigilare sull' uscita a Nord			
22/10/2019	<b>Ancona Today</b>		90
<hr/>			
Uscita porto, lo stato del progetto e come verrà monitorato- VIDEO			
22/10/2019	<b>Ancona Today</b>		91
<hr/>			
Uscita porto, il ministro conferma il progetto: «Controlleremo, pronti a mobilitazioni»			
22/10/2019	<b>AnconaNotizie</b>		93
<hr/>			
Ancona, incontro tra le parti per discutere dei lavori inerenti all' uscita a nord			
22/10/2019	<b>Ansa</b>		94
<hr/>			
Mit, avanti progetto Uscita nord Ancona			

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/10/2019	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 39	95
<hr/>			
Porto, tregua armata sui traffici Cfft			
23/10/2019	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>		96
<hr/>			
Vertenza Cfft: altre 48 ore di attesa			
22/10/2019	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>		98
<hr/>			
Porto, si scalda il clima tra le banchine			
22/10/2019	<b>Corriere Marittimo</b>	LUCIA NAPPI	99
<hr/>			
Civitavecchia, Di Majo: "No al provvedimento, equivarrebbe ad una concessione"- I portuali minacciano lo sciopero del porto			
23/10/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>		101
<hr/>			
Civitavecchia, più Interporto			
23/10/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>		102
<hr/>			
Luciani: finire la guerra delle banane			

## Napoli

22/10/2019	<b>Asso Napoli</b>	ANNAMARIA BRASCHI	103
<hr/>			
La CSRWEEK, la responsabilità sociale alla Stazione Marittima di Napoli			

## Brindisi

23/10/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 11	105
Cabina di regia per lo sviluppo «La situazione è difficile ma non serve alzare la voce»		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

23/10/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 34	107
Porto, di solo transhipment... si muore		
23/10/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 34	109
«La Port Agency va confermata»		
23/10/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 34	110
Il presidente di Federlogistica a Cernobbio «Futuro complicato»		
23/10/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 34	111
Sicurezza dei lavoratori e tutele contrattuali sono i "nodi" cruciali		
22/10/2019	<b>FerPress</b>	112
Calabria: Oliverio, dalla Regione 24 mln per valorizzare portualità turistica e attrattività dei suoi porti		
22/10/2019	<b>FerPress</b>	113
Calabria: seminario su porti regionali nel Programma di Azione e Coesione		
22/10/2019	<b>Il Nautilus</b>	115
Regione Calabria: Seminario su "I porti regionali nel Programma di Azione e Coesione"		
22/10/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	117
Oliverio sulla portualità: "Recuperare ritardi"		<i>Giulia Sarti</i>

## Cagliari

23/10/2019	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 13	118
Porto e zona franca, scommessa per Cagliari		
22/10/2019	<b>Olbia Notizie</b>	119
L' Autorità portuale della Sardegna aderisce a cinque nuovi progetti		

## Catania

23/10/2019	<b>La Sicilia</b> Pagina 14	120
Diecimila croceristi in un giorno Turismo		

## Palermo, Termini Imerese

23/10/2019	<b>Giornale di Sicilia</b> Pagina 23	122
Lavori mai avviati al porto «La Regione paghi 12 milioni»		
23/10/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	123
La Sicilia al quinto posto tra le regioni 'da crociera'		
22/10/2019	<b>Palermo Today</b>	124
Bacini di carenaggio al porto, Regione condannata dal Cga: "Dovrà risarcire 12 mila euro"		

## Focus

22/10/2019	<b>Ansa</b>	125
Porti: Federlogistica, un piano contro l' innalzamento delmare		

22/10/2019	<b>Ansa</b>		126
<hr/>			
22/10/2019	<b>Ansa</b>		127
<hr/>			
22/10/2019	<b>AskaneWS</b>		128
<hr/>			
22/10/2019	<b>Borsa Italiana</b>		129
<hr/>			
22/10/2019	<b>Borsa Italiana</b>		130
<hr/>			
22/10/2019	<b>Corriere Marittimo</b>		131
<hr/>			
22/10/2019	<b>FerPress</b>		132
<hr/>			
22/10/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	133
<hr/>			
22/10/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Massimo Belli</i>	134
<hr/>			
22/10/2019	<b>Portnews</b>		136
<hr/>			
22/10/2019	<b>The Medi Telegraph</b>		137
<hr/>			
22/10/2019	<b>Transportonline</b>		138
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

**.italo**  
I PROFESSIONISTI  
DELL'ALTA VELOCITÀ.

**Siria**  
Incontro Putin-Erdogan:  
intesa sul cessate il fuoco  
di **Lorenzo Cremonesi**  
a pagina 17

**CRISALDE SALUTE**  
Quanto costa  
(al malato)  
un tumore

**Domani gratis**  
Malati di tumore:  
iveri costi per le famiglie  
Su «Corriere Salute»  
chiedete in edicola  
il settimanale

**.italo**  
MILANO - ROMA  
OGNI 30 MINUTI.

**I segni della crisi**  
**IL DECLINO (IGNORATO) DEI PARTITI**  
di **Sabino Cassese**

**L**a Lega ha mostrato i muscoli con la manifestazione di piazza a San Giovanni. Italia viva si è esibita alla Leopolda. Il M5S fa ricorso periodicamente alla piattaforma Rousseau. Il Pd sta cambiando statuto, alla ricerca di una «alternativa al partito personale». Il fronte dei partiti è in movimento. Ma che cosa sono oggi i partiti?

Sono nati con un piede nella società, l'altro nello Stato. Hanno conservato il secondo e perduto il primo, con una grave crisi di legittimazione. All'inizio della storia repubblicana, in un'Italia con quasi 13 milioni di abitanti in meno, avevano otto volte più iscritti di oggi. Dal crollo della militanza di partito deriva una forte sproporzione tra iscritti ed elettori: per fare solo un esempio, gli iscritti del M5S sono poco più dell'1 per cento dei suoi elettori. Quindi, urne piene, sezioni vuote. Proprio quando tutti i partiti si appellano al mitico popolo, il popolo si allontana dai partiti e il loro rapporto si esaurisce in qualche immagine televisiva di «adunate oceaniche».

Un altro segno della crisi dei partiti come organizzazioni sociali sta nella sostituzione delle vecchie macchine con un «uomo solo al comando».

«Il leader è quello che ha i numeri», ha detto icasticamente Salvini (*Corriere della Sera*, 21 ottobre scorso). Italia viva è il secondo partito, dopo Forza Italia, costruito dall'alto, nel quale il movimento (quando ci sarà) è al servizio di una persona. Salvini ha deciso da solo, senza consultare gli organi del due partiti che guida, la giravolta che l'ha fatto cadere nell'agosto scorso.

continua a pagina 30

**La manovra** La Ue richiama l'Italia sul debito, ma Moscovici apre. Conte: il testo non si stravolge

## «Così colpiremo gli evasori»

Bonafede spiega la riforma: è una svolta culturale, non temo trappole

«Una svolta culturale il carcere per chi evade. In Parlamento non temo trappole: il ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede, spiega la riforma. La Ue chiede chiarimenti all'Italia sulla manovra, ma il commissario Pierre Moscovici apre. E sul Pos «niente ricatti», dice Giuseppe Conte. da pagina 2 a pagina 11

**VERSO IL VOTO**  
**Salvini in Umbria**  
**La campagna casa per casa**

di **Fabrizio Roncone** a pagina 11



**POLITICA E MASOCHISMO**  
**Spaventare i ceti medi: la sinistra ci riesce sempre**

di **Antonio Polito**  
La sinistra da 25 anni commette lo stesso errore: spaventa i ceti medi. a pagina 30

**DI MAIO, RENZI E ZINGARETTI**  
**La rincorsa tra i leader che li sta sfiancando**

di **Francesco Verderami**  
I leader sono a caccia di una rivincita nel «Parlamento degli sconfitti». a pagina 8

**OSLO, ATTACCO NEONAZISTA**

Ruba l'ambulanza e va sulla folla  
Tra i feriti due gemellini

di **Monica Ricci Sargentini**



Il momento dell'arresto a Oslo  
Un estremista di destra, ex poliziotto, ruba un'ambulanza a Oslo e si lancia contro i passanti. Tra i feriti anche due gemellini di sette mesi. Arrestato con la moglie sua complice. a pagina 15

**Giappone** La cerimonia d'incoronazione con duemila ospiti di 170 Paesi



L'imperatore giapponese Naruhito (59 anni) legge il discorso durante la cerimonia per la sua intronizzazione nella sala «Matsu-no-Ma»

**Kimono, spada e «Banzai!»**  
**Naruhito nuovo imperatore**

di **Sara Gandolfi**

I nuovo imperatore giapponese Naruhito, proclamato lo scorso 30 aprile, si è insediato ufficialmente ieri. L'ascesa al trono con una complessa cerimonia, alla quale erano presenti circa 2 mila ospiti provenienti da oltre 170 Paesi. a pagina 16

**LA CASSAZIONE CONDANNE ANNULLATE**

## «Mafia Capitale non fu mafia»

### Accusa smontata

«Non fu associazione mafiosa»: la Cassazione annulla le condanne per Mafia Capitale. Per Massimo Carminati e Salvatore Buzzi le pene vanno rideterminate. La Corte sembra aver accolto l'impostazione dei giudici di primo grado per i quali esistevano due distinte associazioni. Una facente capo a Carminati, dedicata alle estorsioni e all'intimidazione, e l'altra a Buzzi, impegnata a corrompere e manipolare le gare d'appalto. alle pagine 12 e 13 **Fiano, Sacchettini**

**L'ANALISI**

## Il valzer delle sentenze

di **Giovanni Bianconi**

Ha prevalso la soluzione che nessuno si aspettava, nemmeno il più ottimista tra gli avvocati difensori. Un balzo all'indietro di oltre due anni, con il quale si torna alla sentenza di primo grado, che sul punto essenziale diventa definitiva: il «mondo di mezzo» di Massimo Carminati e Salvatore Buzzi non era mafia. continua a pagina 13

**IL CAFFÈ**  
di **Massimo Gramellini**

**C**ronache dal nuovo Medioevo, con tante scuse all'originale. L'altra sera due ignoti inquisitori sono entrati in una chiesa alle porte del Vaticano, hanno rubato tre statuette degli Incas raffiguranti la fertilità e le hanno scaraventate dal ponte di Castel Sant'Angelo, per la gioia dei topi che a quell'ora fanno surf sul Tevere. Hanno documentato l'azione dimostrativa su Youtube, accompagnando le immagini con una colonna sonora magniloquente che riecheggia quelle dei film tratti dai polpettoni di Dan Brown. Non frequentano le cerimonie degli Incas da parecchi secoli, però a occhio le tre donne lignee con il pancione non facevano parte di una cospirazione demoniaca, ma di una mostra organizzata da alcuni vescovi sudamericani. E non incarnavano

## Gli Incassati

un idolo malefico, ma un simbolo universale, la Madre Terra. Forse è colpa mia: non sono abbastanza intelligente, o arrabbiato, per scorgere dietro tre innocue statuette un attacco ai bastioni della cristianità. Altrimenti sentirei anch'io l'urgenza di puntellare la mia identità culturale, qualunque essa sia, andando a rubare reperti da museo dentro una chiesa.

Certo che, a furia di spaventarsi per il fanatismo d'importazione, si finisce per sottostimare quello autoctono. Invece anche qui esistono ancora persone convinte che la verità sia la cima di un monte raggiungibile solo dalla propria cordata, anziché una piazza a cui si può accedere da strade diverse. Persone convinte che si possa avere ragione solo se tutti gli altri hanno torto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**MOORER**  
VERONA

WWW.MOORER.CLOTHING

9 1023  
9 7711 20 498008  
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano



I curdi si ritirano oltre la fascia di sicurezza. E Putin ed Erdogan, dopo sei ore, raggiungono il vero obiettivo della guerra-lampo: controllare il nord della Siria



ristora INSTANT DRINKS

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora INSTANT DRINKS

Mercoledì 23 ottobre 2019 - Anno 11 - n° 292

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "Il peggio di me"

Rivolte, la mappa Mondo in fiamme Libano, Venezuela, Egitto, Hong Kong, R. Unito e Spagna



ZUNINI A PAG. 20 - 21 CON UN COMMENTO DI MASSIMO FINI

IL COMMENTO

QUANTO DURA IL GOVERNO SOTTO ASSEDIO

ANTONIO PADELLARO A PAG. 13

Conflitti interessi

Savona e il corso in Consob tenuto dalla "sua" Euklid

DI FOGGIA E DELLA SALA A PAG. 6

Il caso 007-Usa

Conte alla prova del Copasir: Lega pronta alla rivalsa

TECCE A PAG. 4

FIGLIE DI ETTORE

"B. parlò e papà Scola smise di girare film"

FEDERICO PONTIGGIA

L'indifferenza per i premi, confidata a Daniel Pennac: "Tutti questi premi..." mi disse. "Lo sai cosa ne faccio? Non lo sapevo. Li metto sul terrazzo e li guardo ossidarsi con il tempo". Le battute che diventano "lessico familiare: andato dal dentista con un ascesso dolorosissimo, Totò trova invece del suo vecchio medico di fiducia, il di lui figlio fresco di laurea.

A PAG. 22



CASTA CONTINUA ECCO I SENATORI ANTI-TAGLIO

VITALIZI: LA CARICA DEI 772

PROIETTI A PAG. 2-3

CASSAZIONE Bocciata l'associazione mafiosa contestata da Pignatone&C

Mafia Capitale rimane senza mafia: Buzzi e Carminati "solo" corruttori

La Suprema corte ha dichiarato esclusa la condanna qualificante del processo "mondo di mezzo". I giudici non hanno riconosciuto il 416 bis, rinviando in appello solo per la rideterminazione della pena in relazione all'associazione a delinquere semplice contestata solo a 17 dei 32 imputati

MASCAU A PAG. 11



La lupa di Roma Il simbolo della capitale LaPresse

Il giallo della perizia

"Macché infarto: Cesare lo uccise l'auto del politico"

"Eravamo come Davide contro Golia": parla il figlio di Cesare Tiveron, morto nel 2016 dopo uno scontro con la macchina di servizio di Domenico Mantoan, ras della sanità veneta e oggi presidente Aifa. La perizia ora è stata sconsigliata

LUCARELLI A PAG. 9

"BANCAROTTA"

I genitori di Renzi rischiano un altro processo a Firenze

PACELLI A PAG. 10



La cattiveria

Allarme dello psichiatra: "L'ora solare minaccia l'equilibrio fisiologico dei politici". Alla sola idea che possa tornare quella legale

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

MONOPOLIO

Mezzo miliardo ai media: Google silenzia i critici

FELTRI A PAG. 15

Un po' di rivoluzione

MARCO TRAVAGLIO

S e è vero, come diceva Flaiano, che "l'unica rivoluzione in Italia è la legge uguale per tutti", la riforma anti-evasione annunciata dal governo Conte ha un che di rivoluzionario. Non s'era mai visto nulla di simile nella storia repubblicana. Infatti gli house organ di B. & Salvini, il Giornale e Libero, sono letteralmente impazziti: "Conte e il suocero rischiano la galera", "Il suocero di Conte condannato per evasione". Si tratta naturalmente di fake news, come da tradizione della casa: il padre della compagnia di Conte, gestore dell'hotel Plaza di Roma, ha patteggiato per peculato per aver dichiarato le tasse di soggiorno incassate, ma senza versarle al Comune; e il premier, quand'era solo avvocato, ebbe un contenzioso con Equitalia per non aver saldato due cartelle esattoriali recapitate a un indirizzo in cui non risiedeva. Nulla a che vedere con le nuove norme sui reati tributari. Ma facciamo finta che, eccezionalmente, il padre della compagnia di Conte, gestore dell'hotel Plaza di Roma, ha patteggiato per peculato per aver dichiarato le tasse di soggiorno incassate, ma senza versarle al Comune; e il premier, quand'era solo avvocato, ebbe un contenzioso con Equitalia per non aver saldato due cartelle esattoriali recapitate a un indirizzo in cui non risiedeva. Nulla a che vedere con le nuove norme sui reati tributari. Ma facciamo finta che, eccezionalmente, il padre della compagnia di Conte, gestore dell'hotel Plaza di Roma, ha patteggiato per peculato per aver dichiarato le tasse di soggiorno incassate, ma senza versarle al Comune; e il premier, quand'era solo avvocato, ebbe un contenzioso con Equitalia per non aver saldato due cartelle esattoriali recapitate a un indirizzo in cui non risiedeva.

Dato atto al governo di aver varato la norma più severa e coraggiosa mai vista in Italia contro frodi ed evasioni, va pure detto che l'obiettivo di una legge uguale per tutti resta un lontano miraggio. Le soglie di non punibilità rimangono, anche se vengono ridotte a una sola di 100 mila euro. Chi evade o froda meno di quella cifra è tutt'altro che un "piccolo evasore": 100 mila euro l'anno d'imposta evasa corrispondono a 250-300 mila euro di imponibile occultato. Un'enormità. Ma, siccome in Italia gli evasori sono 11 milioni e non si possono aprire altrettante indagini (ma neanche un decimo) senza far collassare procure e tribunali, si ricorre alle soglie: sotto, l'evasore rischia solo il procedimento tributario in via amministrativa. Dal punto di vista dell'equità, è aberrante: salvo fissare analoghe soglie d'impunità per scippi, furti, rapine, truffe, peculati e altri reati predatori. Ma, con questa evasione di massa, bisogna scegliere. E le nuove soglie e le nuove pene sono un buon passo avanti rispetto alle attuali.

SEGUE A PAGINA 24







# il Giornale



MERCOLEDÌ 23 OTTOBRE 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 250 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it

## CHI PAGA LA LOTTA ALL'EVASIONE

# BALLE IN CONTANTI

### L'allarme di Confesercenti: senza banconote batosta sulle famiglie Commissioni sul bancomat, le banche fanno muro Reddito a 980mila fannulloni: solo il 5% cerca lavoro

■ Mentre Confesercenti sbugiarda il governo sulla lotta al contante, si aprono altri casi. Le banche non cedono sul taglio delle commissioni del Pos, l'Iva rischia di chiudersi e il reddito non funziona.

servizi da pagina 2 a pagina 6

## LA FINTA EMERGENZA E LE VERE PREDE

di Nicola Porro

**N**onostante quello che il premier e alcuni suoi ministri continuano a ripetere è del tutto evidente che l'evasione fiscale non sia l'emergenza italiana. Il paradosso è che anche i più duri al governo non credono a ciò che dicono. Non si spiegherebbe altrimenti la manovra economica approvata definitivamente, si spera, l'altra notte. Il ragionamento è molto semplice. Se un politico ritenesse davvero l'evasione il principale dei problemi italiani, si comporterebbe di conseguenza. Due delle misure simbolo, le sanzioni per i commercianti che non accettino i sistemi di pagamento elettronico e l'abbassamento della soglia dei pagamenti in contanti, sono state rinviate a luglio dell'anno prossimo. Allora dobbiamo capirci. È come essere «quasi incinta». O si è in stato interessante, oppure no. Difficile pensare ad una via di mezzo. E dunque se davvero siamo in un'emergenza non si capisce bene perché non fare subito ciò che si deve fare.

La verità è che le manette agli evasori, la lotta al contante, l'obbligo dei pagamenti elettronici, sono solo fumo negli occhi. Quando Mario Monti abbassò la soglia dei contanti, nel 2011, a mille euro, non successe assolutamente nulla nel contrasto all'evasione. Quando, ahinoi, pochi mesi prima il governo Pdl-Lega pressato dalle letterine europee abbassò la soglia della punibilità penale per gli evasori a 50mila euro, non si riempirono le carceri di malfattori. L'obbligo del pos per gli esercenti esiste da tempo. Un commerciante non è fesso e tende a conquistare clienti: se non si dota di una macchinetta elettronica nel 99% dei casi lo fa perché non rientra con i costi rispetto ai ricavi che si attende.

Il premier ha scelto un nemico, l'evasore cattivo, perché è sufficientemente astratto, ma genericamente identificabile. L'evasore è sempre il tuo vicino, ma per definizione non è mai lo Stato. Al contrario la crescita economica, lo sviluppo che non c'è, dipende proprio dalla macchina pubblica. Nel primo caso i colpevoli sono i privati, cattivi e avidi. Nel secondo è lo Stato con le sue burocrazie, le leggi incomprensibili, le tasse vessatorie. Per farla breve, se si dovesse fare un'operazione di sincerità e ricercare un'emergenza, questa verrebbe rappresentata dalla mancata crescita, che non si può certo far ricadere sulle nostre imprese, sui professionisti, sui commercianti, sulle partite Iva. La colpa è in gran parte dovuta dalla nostra folle e miope conduzione politico-burocratica.

Ecco perché la Bestia statale, sempre più affamata ed ecologica, cerca disperata la sua nuova preda.

L'EX MINISTRO DILIBERTO FUORI DALLA POLITICA

## L'ammissione del comunista: «La mia generazione ha fallito»

di Massimiliano Scafi



IN CATTEDRA Oliviero Diliberto (63 anni) ora insegna alla Sapienza

**N**o, non è più cosa. Oliviero Diliberto lo ha capito sei anni fa, dopo il naufragio, la batosta elettorale di cui porta ancora i segni. Perché insistere? Meglio ritirarsi, farsi una *second life*. «Una scelta logica, obbligata. La mia parte fu sconfitta disastrosamente». Lui poi per navigare aveva pure scelto il partner sbagliato, Rivoluzione Civile (...)

segue a pagina 10

OGGI L'AUDIZIONE DI CONTE AL COPASIR

## Il caso 007 e le regionali Ecco i perché della tregua

di Adalberto Signore

**L'**uno-due Copasir-Umbria impone al governo giallorosso almeno qualche giorno di tregua. Uno stop alle ostilità che Conte e Di Maio si sono dati non tanto perché hanno fatto chiarezza sul loro complicato rapporto e sui nodi aperti della manovra, quanto perché il risultato delle elezioni regionali di domenica potrebbe avere un forte contraccolpo sulla stabilità dell'esecutivo. Un voto che arriverà dopo che oggi il premier sarà ascoltato dal Copasir sul caso Russiagate.

a pagina 7

SENTENZA DELLA CASSAZIONE

## «Mafia capitale non era mafia» Schiaffo ai pm

Stefano Vladovich

■ Il «Mondo di mezzo» non era un'associazione di stampo mafioso. Lo ha sancito la Cassazione nel processo su Mafia Capitale. La Suprema Corte, come già era avvenuto nel processo di primo grado, ha riconosciuto l'esistenza di due distinte associazioni a delinquere semplici, non di stampo mafioso. Per alcuni imputati e ci sarà un nuovo processo d'appello per ridefinire le pene. Il sindaco di Roma Virginia Raggi commenta amareggiata: «Scritto un capitolo buio della nostra città».

a pagina 11

IL NODO GIUSTIZIA

## Garantisti ma non troppo I dem succubi dei grillini

di Augusto Minzolini

**A**neddoto. Nelle curve della scorsa legislatura il Senato di allora approvò una legge che impediva le cosiddette «porte girevoli» per i magistrati in politica, gli impediva cioè di sedere in Parlamento e poi tornare come se nulla fosse ad amministrare la giustizia, in ossequio ad un precetto, nel nostro Paese tanto conclamato quanto disatteso, che «un giudice non deve essere solo imparziale, ma apparire tale». Un principio basilare, visto che un magistrato indossando una maglietta politica, non ha certo l'immagine di chi è al di sopra delle parti. Ebbene, il provvedimento (...)

segue a pagina 6

REFERENDUM IGNORATI

## Due anni persi Così tradiscono l'autonomia

di Carlo Lottieri

**A**due anni di distanza dai referendum di Veneto e Lombardia l'autonomia resta un obiettivo lontano: una promessa non mantenuta. Anzi, secondo quanto affermato dal ministro Francesco Boccia bisogna ripartire dalla casella di partenza, azzerando tutto. La sua tesi è che prima si deve definire una normativa quadro, anche per scongiurare ogni regionalizzazione della scuola. Di seguito si potranno riavviare i negoziati con le Regioni.

Due anni fa da più parti si era detto (lo si disse soprattutto a sinistra) che la convocazione del referendum veneto e di quello lombardo era inutile, dato che i quesiti (...)

segue a pagina 5

MORTO IL BIMBO DI MILANO. LE RESPONSABILITÀ E IL DESTINO

## La scuola caduta dalle scale

di Marco Zucchetti

«**I**l decesso in base a criteri neurologici è stato dichiarato alle 9.53». La notizia della morte di Leonardo, il bimbo di 5 anni precipitato dalla tromba delle scale di una scuola di Milano, provoca una vertigine di dolore. Perché niente è più straziante e ingiusto e sbagliato di un bambino che muore così.

Dietro all'unanimità pena, però, questa tragedia colpisce perché ci parla del caso e della colpa, del controllo e della libertà. Perché si

mischiano le vite stravolte dei genitori spezzati dal lutto, che hanno il sacrosanto diritto di avere giustizia, e quelle di chi quei bambini li sorregge e li accusa di mestiere.

Lo Stato ha il dovere di accertare le responsabilità, l'iter della giustizia deve compiersi e dare una risposta. Ma se come sembra la bidella aveva accompagnato in bagno tre bimbi e Leonardo tornando in clas-

se solo (come chissà quanti milioni di bambini di 5 anni fanno da sempre e ovunque) ha chissà perché preso una sedia per spongarsi dalla balaustra, ci sarebbe un altro punto da affrontare. Ovvero se le istituzioni abbiano investito risorse sufficienti a garantire davvero la sicurezza.

La legge dice che quel che succede nella scuola è responsabilità (...)

segue a pagina 16  
Paolucci a pagina 16

IN ITALIA FATE 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  
ponziline.info  
ponzinvestigazioni.com  
Numero Verde 800-013458



# IL GIORNO

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

MERCOLEDÌ 23 ottobre 2019  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATO NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Chiavenna, accordo sul pronto soccorso

**I pazienti dalla Svizzera per tenere aperto il piccolo ospedale**

Broggio a pagina 17



Rozzano, salvato da un edicolante

**Il ragazzino massacrato dal branco**

Saggese a pagina 16



## Conte blindata la manovra: no ai ricatti

Il premier teme imboscate in Parlamento dagli alleati. Novità su evasione, bancomat e superbonus

Coppari e Marin alle p. 2 e 3

I conti che cambiano

**Ora basta con la Babele dei numeri**

Leo Turrini

**B**asta, per favore. Basta con il tormentone della manovra economica trasformata in una patetica riedizione del calcio mercato. Con una differenza, però: le indiscrezioni e le frottole sul trasferimento di questo o quel calciatore al massimo illudono i tifosi al bar. Ma le voci e le ipotesi su tasse, detrazioni, bonus eccetera, ecco, sono un attentato alla salute pubblica. Sul serio. Intendiamoci. Il corto circuito delle misteriose bozze della legge di bilancio non l'ha inventato il governo giallorosso. Un anno fa i gialloverdi fecero pure di peggio, con Salvini che ad ogni starnuto faceva salire lo spread e Di Maio che aboliva la povertà da un balcone. In realtà andiamo avanti così da decenni.

Continua a pagina 2



STUDENTI 10 E LODE. MATTARELLA: TENIAMOLI QUI

### CERVELLI DA EXPORT

Passeri a pagina 6

Protezione civile all'attacco

**Morti di maltempo «Troppi vincoli dalle leggi sul paesaggio»**

Bartolomei a pagina 13

OMICIDIO COLPOSO

**Non ce l'ha fatta il bimbo di 6 anni precipitato a scuola**

Gianni e Vazzana a pagina 14

L'avvocata accoltellata

**«Chi conosce quest'uomo?» In un video il teste chiave**

Giorgi a pagina 15



Festa di Roma, bagno di folla per il divo

**La febbre di Travolta «Ballare è la mia vita»**

Bertuccioli a pagina 27



Champions, rimonta con la Lokomotiv: 2-1

**La Juve va sotto e trema Poi ci pensa Dybala**

Marchini a pagina 31

**must**  
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?  
UN MUST.

110 milioni di espresso già consumati nel 2019

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT



Oggi in edicola

SOCIAL NETWAR Facebook blocca le pagine pro curdi, seguendo logiche proprietarie e basate sui nostri dati. Siamo disposti ad abbandonarlo?



Domani l'ExtraTerrestre

CIBO Migliaia di tonnellate di alimenti finiscono ogni anno nella pattumiera. Inchiesta sulla filiera dello spreco. Intervista a Carlo Petrini (Slow Food)



Culture

FABRIZIO DE ANDRÉ L'irriverente geografia di un'anima divisa. Un libro racconta la Genova di Faber. Simone Pieranni pagina 10

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

MERCOLEDÌ 23 OTTOBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 254

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

AMERICA LATINA E CARIBE AL BIVIO

# Vittoria sofferta di Morales in Bolivia

ROBERTO LIVI

■ Ieri mattina, col 96% dei voti validi scrutinati, a Evo Morales veniva accreditato circa il 47% dei suffragi, superando di quasi 11 punti il miglior candidato della destra, Carlos Mesa, fermo al 36,64%. Se così fosse verrebbe ri-

confermato presidente della Bolivia per i prossimi cinque anni. Secondo la Costituzione, boliviana infatti, per vincere al primo turno è sufficiente ottenere almeno il 40% dei voti validi e superare di dieci punti l'avversario diretto. Ma Morales ha scelto di parlare soltanto dopo la procla-

mazione ufficiale, che dovrebbe avvenire oggi.

D'altro canto l'ultimo aggiornamento, al termine di una giornata confusa, ridimensionava il risultato di Morales al 46,4% e dava Mesa al 37,07, portando così il vantaggio appena sotto la fatidica soglia. **SEGUE A PAGINA 9**

CILE, LA RIVOLTA CONTINUA

## «Nessuna mediazione con Piñera»

■ Il presidente cileno ha tentato un dialogo con i partiti dell'opposizione, screditati anch'essi agli occhi di chi continua a protestare: l'obiettivo

non è più solo il governo, bensì un cambiamento in senso democratico di un modello di paese ereditato dalla dittatura di Pinochet **FANTI A PAGINA 8**

Civili sfollati in seguito ai bombardamenti turchi sulla città di Ras al Ain foto Afp



**Bottino di guerra**  
L'incontro fiume tra Erdogan e Putin, i due «alleati-rivali», produce un accordo sulla Siria. Sorride il Sultano: salva la faccia, caccia le forze curde e ottiene il controllo lungo 100 km «mantenendo l'attuale status quo». Assad lo accusa: «Ladro». E il Rojava è al collasso **a pagina 7**

LEGGI DI BILANCIO  
Il premier: «Modifiche, ma non sarà stravolta»



■ Il ministro dell'Economia Gualtieri invierà oggi a Bruxelles i chiarimenti chiesti dalla Ue e Moscovici, conciliante, spiega che «con l'Italia non c'è nessuna crisi». Resta la preoccupazione per gli scontri nella maggioranza. Conte dice di non temere conflitti e assicura: «La manovra non sarà stravolta in parlamento». **COLOMBO A PAGINA 2**

ROBERTA LOMBARDI (M5)  
«Ora Conte vada avanti nessuno lo può logorare»



■ «La manovra è un buon inizio. Gli ultimatum al premier? Muscolarità maschile. Il movimento esca dalla logica del capo e torni a una gestione collegiale». Parla Roberta Lombardi, capogruppo in regione Lazio del M5S. «Il risultato umbro non cambia l'alleanza con il Pd. Con la Lega escludo alleanze per il futuro» **PREZIOSI A PAGINA 3**

Italia/Libia  
Contro l'accordo con chi usa la tortura

GIAN GIACOMO MIGONE

Nella primavera-estate del 2017 si verificò una drastica riduzione dei tragici traghettamenti di migranti, in partenza dalle coste libiche, ma a caro prezzo. Da quel momento, i naufraghi hanno manifestato il timore di essere consegnati alla guardia costiera libica. **— segue a pagina 15 —**

Primarie Usa  
I piccoli donatori offrono l'identikit del candidato

FABRIZIO TONELLO

A sostenere Bernie Sanders ci sono i camionisti, i magazzinieri, i baristi e le cameriere. A scommettere su Pete Buttigieg sono le hostess, gli organizzatori di funerali e i preti. Ad aprire il portafoglio per Elizabeth Warren i matematici, le biblioteccarie e gli storici. **— segue a pagina 15 —**

All'interno  
Mondo di mezzo La Cassazione: «Non fu mafia capitale»

GIULIANO SANTORO **PAGINA 6**

Iva Eliminato lo «scudo», Mittal minaccia tagli

GIANMARIO LEONE **PAGINA 4**

Nord Italia Emergenza clima, un morto e decine di sfollati

MAURO RAVARINO **PAGINA 6**

all'interno



Libano  
La protesta detta l'agenda: adesso un governo tecnico

I manifestanti non sono convinti dal pacchetto di riforme presentato dal primo ministro Saad Hariri e rilancia con una propria agenda economica

SONIA GRIECO **PAGINA 10**

Elezioni in Canada  
Trudeau vince e cerca un socio di maggioranza

Non brilla più come all'inizio della sua presidenza: Trudeau vince le elezioni con il suo partito, ma non stravince: sarà costretto a cercare un alleato di governo

MARINA CATUCCI **PAGINA 8**

Proteste a Varsavia  
Il governo polacco contro l'educazione sessuale a scuola

Carcere per educatori e medici che affrontano il tema in presenza di minorenni, la proposta di legge rischia di passare entro fine mese. Manifestazioni di protesta

BERARDI, BRIGANTI **PAGINA 13**

Ponte Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giornale/Manifesto/23/21/03  
91023  
9 770025 213000





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVI - N° 292 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 682/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 23 Ottobre 2019 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A RISCHIA E PROCCIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

**La maxi-ricerca**  
«Sia e demenza calciatori vittime dei troppi colpi di testa»  
Mautone a pag. 13



**Il festival di Roma**  
Ciclone John Travolta  
«Ho perso i capelli ma ballo ancora»  
Satta a pag. 16



**Il nuovo saggio**  
Vargas Llosa  
«La mia vita è un viaggio tra le tribù»  
Romanetti a pag. 17



## La Cassazione «A Roma non c'è stata mafia capitale»

«Mondo di mezzo», accuse smontate: tra politica, imprese e criminalità associazione a delinquere semplice

Errante, Marani e Scarpa alle pagg. 2 e 3

**L'analisi**  
La differenza tra una banda e le cosche

Cesare Mirabelli

Risulta priva di consistenza l'affermazione che Roma sia stata assoggettata ad una associazione criminale di tipo mafioso, infiltrata nella pubblica amministrazione per acquisire la gestione o il controllo di concessioni e appalti di servizi, traendone con intimidazione o omertà ingiusti profitti.

La sentenza che la Corte di cassazione ha pronunciato ieri, nel processo noto come "mafia Capitale", esclude che ai fatti contestati agli imputati possa trovare applicazione l'articolo 416 bis, introdotto nel codice penale per combattere la criminalità mafiosa.

Continua a pag. 43

**Il danno di immagine**  
Ma il marchio di Suburra non si cancella

Mario Ajello

Era una fake news. Ma quanti danni ha creato, quanta vergogna ha prodotto, come è riuscita ad ammorbidire la coscienza personale e pubblica dei romani, e ad abbattere l'immagine di capitale d'Italia e di caput mundi, l'etichetta di Mafia Capitale.

Ma i brand ha distrutto di più, agli occhi di tutti, la reputazione di una città. Che ha tutte le sue peccche, quelle di ieri, quelle di oggi, tutte le sue piaghe auto-prodotte comprensive per di più dell'incapacità a farle rimarginare, ma il danno che Roma ha ricevuto da quello che oggi si rivela un abbaggio.

Continua a pag. 43

## Napoli, allarme tangenziale a pezzi i bulloni del viadotto

►Capodichino, dossier choc sulla tenuta del ponte: infiltrazioni e viti corrose Il ministero valuta il pedaggio gratis durante i lavori. Cantieri fino a Natale

Paolo Barbuto alle pagg. 24 e 25

**Champions, stasera il Salisburgo**



Ultimo allenamento del Napoli in vista del Salisburgo

**Carica Ancelotti: «Si vince in 14»**  
Insigne, pace fatta per il riscatto

Bruno Majorano  
Roberto Ventre  
Inviati a Salisburgo

Missione Champions, per il Napoli, contro il Salisburgo. Ancelotti: «Vinciamo in 14».

**Il punto**  
La partita che può ridare la carica

Francesco De Luca a pag. 42

**Lettera Ue sul debito**  
Conte: «La manovra non si tocca neanche in Parlamento»

La Commissione Ue critica il progetto di bilancio 2020 sulle regole del deficit, del debito e della spesa pubblica. Conte: «La manovra non si tocca nemmeno in Parlamento».

Pollio Salimbeni a pag. 4

**Intervista al ministro**  
Bellanova: il premier sia amico di tutti compagno di nessuno

«Il premier Conte? Sia davvero super partes. E dimostri di essere amico di tutti e compagno di nessuno». È il parere del ministro del Lavoro, Teresa Bellanova.

Santonastaso a pag. 5

## L'Ilva al governo «Ora sono a rischio cinquemila posti»

Addio scudo penale, faccia a faccia con il ministro «Senza garanzie la produzione a caldo si fermerà»

Diventa stringente l'ultimatum sulla prosecuzione o meno dell'attività all'ex Ilva di Taranto. Il governo è messo alle strette dalla proprietà aziendale: serve subito una soluzione sullo scudo penale, perché senza garanzie la produzione a caldo dello stabilimento siderurgico si fermerà e 5mila dipendenti andranno a casa.

Canetti e Franzese a pag. 6

**Le idee**  
Senza una strategia resta solo il deserto

Gianfranco Viesti

In fin dei conti la situazione della siderurgia di Taranto, nella sua enorme complessità, è semplice. Continua a pag. 6

## Il messaggio choc dopo il blitz della Finanza I pirati del Pezzotto tv ai clienti «Scusate il disagio, torneremo»

Valentino Di Giacomo

«Da quando le autorità hanno fatto l'operazione contro il pezzotto ci abbiamo perso tutti denaro, ma piano piano ci stiamo riprendendo dal danno subito e continueremo per la nostra strada». Da qualche giorno, sui gruppi di Telegram e su WhatsApp, gli amministratori delle Ipvv illegali stanno inviando questo inusuale e bizzarro messaggio ai clienti di «Pez-

to Tv». Il segnale che l'operazione «Eclissi» predisposta in ben cinque Paesi europei dalla Polizia postale e dalla Guardia di Finanza ha realmente inferto un duro colpo ai meccanismi criminali che, dietro le quinte, consentono ad almeno 5 milioni di italiani di frodare i grandi broadcaster come Sky, Mediaset, Dazn e Netflix usufruendo di abbonamenti pirata per circa 10 euro mensili.

A pag. 12

C'è del nuovo nell'aria

**Passalacqua**

arrivano le capsule nei migliori Coffee Store

in vendita nei migliori Coffee Store





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 141 - N° 282  
ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 23 Ottobre 2019 • S. Giovanni da Capestrano

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Il nuovo virus Vaccinazioni e prevenzione l'influenza è più aggressiva**  
Arcovio a pag. 25



**Champions Doppietta Dybala rimonta Juve: 2-1 L'Atalanta s'illude il City da 0-1 a 5-1**  
Nello Sport



**Festa del cinema John Travolta "febbre" a Roma «Anch'io un fan di Fellini e Loren»**  
Satta a pag. 29



**Il Messaggero PRIMO!**  
[ilmessaggero.it/sport](http://ilmessaggero.it/sport)

## Il danno planetario Sollievo e rabbia: Roma diffamata

Mario Ajello

È ra una fake news. Ma quanti danni ha creato, quanta vergogna ha prodotto, come è riuscita ad annichire la coscienza personale e pubblica dei romani, e ad abbattere l'immagine di capitale d'Italia e di caput mundi, l'etichetta di Mafia Capitale.  
Mai brand ha distrutto di più, agli occhi di tutti, la reputazione di una città. Che ha tutte le sue peccate, quelle di ieri, quelle di oggi, tutte le sue piaghe auto-prodotte comprensive per di più dell'incapacità a farle rimarginare, ma il danno che Roma ha ricevuto da quello che oggi si rivela un abbaglio - riassumibile così: dopo Gomorra, Suburra - ha qualcosa di speciale e di mastodontico che non è facile da superare. Infatti ora, al respiro di sollievo per aver scoperto che non eravamo ciò che ci avevano fatto credere di essere, si unisce la rabbia.  
Continua a pag. 23

## Strumenti sbagliati Quella differenza tra banda e cosche

Cesare Mirabelli

Risulta priva di consistenza l'affermazione che Roma sia stata assoggettata ad una associazione criminale di tipo mafioso, infiltrata nella pubblica amministrazione per acquisire la gestione o il controllo di concessioni e appalti di servizi, traendone con intimidazione o omertà ingiusti profitti.  
La sentenza che la Corte di cassazione ha pronunciato ieri, nel processo noto come "mafia Capitale", esclude che ai fatti contestati agli imputati possa trovare applicazione l'articolo 416 bis, introdotto nel codice penale per combattere la criminalità mafiosa. Questo non esclude che abbia operato una associazione a delinquere, reato per il quale i promotori possono essere puniti con la reclusione fino a sette anni.  
Continua a pag. 23

## Venerdì paralisi Scioperi, M5S attacca il "suo" Campidoglio «Roma è un problema»

ROMA E nel bel mezzo di una settimana complicata - con il primo sciopero generale alle porte previsto per venerdì - Virginia Raggi si trova sola. Mollata dai sindacati federali che la sostennero nel 2016 e soprattutto attaccata frontalmente dai vertici del M5S. La frustata al Campidoglio arriva dal ministro allo Sport M5S Vincenzo Spadafora.  
A pag. 11

\* € 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 Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere della Sport-Stadio € 1,20; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere della Sport-Stadio € 1,50

# Non era mafia Capitale

►Mondo di Mezzo, la Cassazione ribalta tutto: «Associazione a delinquere semplice» Per Carminati e Buzzi pene da ricalcolare in appello. Polemica tra i legali e il Pg Salvi

ROMA Mondo di Mezzo, la Cassazione ribalta tutto.

Servizi da pag. 2 a pag. 5

## Tregua di 150 ore e pattuglie miste nella zona di sicurezza



## Siria, accordo Putin-Erdogan Curdi allontanati dal confine

Militari siriani vicino a Tal Tammr dopo l'accordo Turchia-Russia (foto AP) D'Amato a pag. 13

## Addio agli alibi

Doccia fredda per Raggi: cade lo slogan M5S

Simone Canettieri e Lorenzo De Cicco

È ra tutto un altro spartito quello che doveva suonare nella grancassa della propaganda grillina.  
A pag. 5

## Gli imputati

La moglie del Nero «Adesso spero di riportarlo a casa»

Valentina Errante

«È caduta la mafia». «Sicuro, siamo sicuri?», chiede a chi le sta seduto accanto, Alessia Marini.  
A pag. 3

## Fisco e rimborsi spese si comincia da luglio Conte: la Ue ha capito

►Da conservare le ricevute di idraulici e ristoranti Oggi risposta a Bruxelles, chiarimenti sulle coperture

Andrea Bassi

Più che una pace, quella siglata dalla maggioranza di governo è una tregua. La misura del fisco relativa ai rimborsi spese pagando con carte partirà a luglio. Da conservare le ricevute di idraulici e ristoranti. Ue, oggi la risposta di Conte, chiarimenti sulle coperture.  
A pag. 7

Conti, Dimito, Pollio Salimbeni e Pucci alle pag. 7 e 8

## Il caso

Ex Ilva: subito le tutele o vanno a casa in 5mila

Giusy Franzese

È x Ilva, ultimatum al governo: subito una soluzione sullo scudo penale o 5 mila a casa.  
A pag. 10

**Panariello Conti Pieraccioni**  
IL TOUR versione teatrale  
02 - 03 DICEMBRE 2019  
TEATRO BRANCACCIO ROMA  
INFO FRIENDSANDPARTNERS.IT



**SCORPIONE, SI VINCE CON L'OTTIMISMO**  
Buongiorno, Scorpion! Inizia la stagione del vostro compleanno: è un crescendo di speranza, ottimismo, di nuove emozioni che vi arricchiscono di energia. Anche il vostro umore è portato a vedere la vita in rosa. Venere nel segno parla direttamente al vostro cuore. L'amore resta intenso oltre le discussioni, vi aiuta a guardare avanti, vi fa sentire meno soli. Il 28 c'è la vostra Luna nuova e per voi deve rappresentare un momento di svolta, un nuovo inizio. Auguri.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

# il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 23 ottobre 2019  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Il possibile colpaccio

### Il sogno Ibrahimovic: Bologna, ecco la strada per poterlo ingaggiare

Giordano in Cronaca di Bologna



Sassuolo-Inter

### Paracadutista in campo: scatta il Daspo

Principini a pagina 16



## Conte blindata la manovra: no ai ricatti

Il premier teme imboscate in Parlamento dagli alleati. Novità su evasione, bancomat e superbonus

Coppari e Marin alle p. 2 e 3

I conti che cambiano

### Ora basta con la Babele dei numeri

Leo Turrini

**B**asta, per favore. Basta con il tormentone della manovra economica trasformata in una patetica riedizione del calcio mercato. Con una differenza, però: le indiscrezioni e le frottole sul trasferimento di questo o quel calciatore al massimo illudono i tifosi al bar. Ma le voci e le ipotesi su tasse, detrazioni, bonus eccetera, ecco, sono un attentato alla salute pubblica. Sul serio. Intendiamoci. Il corto circuito delle misteriose bozze della legge di bilancio non l'ha inventato il governo giallorosso. Un anno fa i gialloverdi fecero pure di peggio, con Salvini che ad ogni starnuto faceva salire lo spread e Di Maio che aboliva la povertà da un balcone. In realtà andiamo avanti così da decenni.

Continua a pagina 2

STUDENTI 10 E LODE. MATTARELLA: TENIAMOLI QUI

## CERVELLI DA EXPORT

Passeri a pagina 6

Protezione civile all'attacco

### Morti di maltempo «Troppi vincoli dalle leggi sul paesaggio»

Bartolomei a pagina 13

OMICIDIO COLPOSO

### Non ce l'ha fatta il bimbo di 6 anni precipitato a scuola

Gianni e Vazzana a pagina 14

L'avvocata accoltellata

### «Chi conosce quest'uomo?» In un video il teste chiave

Giorgi a pagina 15



Festa di Roma, bagno di folla per il divo

### La febbre di Travolta «Ballare è la mia vita»

Bertuccioli a pagina 27



Champions, rimonta con la Lokomotiv: 2-1

### La Juve va sotto e trema Poi ci pensa Dybala

Marchini a pagina 31

**must**  
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO? UN MUST.  
110 milioni di espresso già consumati nel 2019

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT





MERCOLEDÌ 23 OTTOBRE 2019  
**IL SECOLO XIX**



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIII - NUMERO 250, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



A GENOVA DAL 24 OTTOBRE AL 4 NOVEMBRE

# Festival della Scienza, tutti a caccia di "Elementi"

I 150 anni della Tavola periodica hanno suggerito la parola chiave di questa edizione. In programma 280 eventi: conferenze, mostre, laboratori e spettacoli



Questa immagine di Felice Frankel, fra le protagoniste del Festival della Scienza di Genova, mostra una goccia d'acqua che agisce come lente di messa a fuoco dello sfondo

© FELICE FRANKEL

## DIVERTIRSI E IMPARARE UN'IMPRESA POSSIBILE LA GRANDE REGATA FRA UMANI E MACCHINE

MARCO PALLAVICINI

Inizia domani la diciassettesima edizione del Festival della Scienza, con un magnifico programma di 280 eventi tra conferenze, mostre, laboratori e spettacoli ispirati dal filo conduttore indicato dalla parola chiave "Elementi". È un evento in cui tutti partecipano, ascoltano, sperimentano e si divertono portandosi poi a casa un'emozione o un'idea.

Sono tre le grandi celebrazioni internazionali che hanno ispirato il programma del Festival della Scienza 2019. Fra tutte, la ricorrenza dei 150 anni dalla formulazione della Tavola periodica a opera di Dmitrij Ivanovič Mendeleev, evento che ha suggerito l'importante parola chiave Elementi. Il Festival festeggia questa ricorrenza

con un grande progetto denominato "Spazio alla chimica", con approfondimenti sugli utilizzi di molti elementi chimici, e un'attenzione particolare alla sostenibilità e all'impatto sull'ambiente. Incontri con protagonisti del panorama scientifico nazionale e internazionale approfondiranno il tema da ogni punto di vista: da quello storico a quello tecnologico.

In occasione dei 500 anni dalla sua scomparsa, il Festival omaggia Leonardo con il gradito ritorno di Peter Greenaway, regista e artista di fama mondiale, che tratterà un profilo inedito di Leonardo uomo, artista e scienziato. Non mancheranno curiosità su aspetti meno noti di Da Vinci, come il suo interesse per la cucina, la capacità

di percorrere la nascita del metodo scientifico e le particolari tecniche di restauro utilizzate per il suo più celebre dipinto, l'Ultima Cena.

Tra le ricorrenze anche i 50 anni dall'allunaggio, un evento che offre ottimi spunti per parlare della più grande impresa dell'umanità: la conquista dello Spazio.

Partendo da quel primo viaggio in orbita, rivolgeremo la nostra attenzione alla seconda e ormai prossima conquista, tra grandi scoperte scientifiche, nuove tecnologie di osservazione e ambiziosi progetti di esplorazione spaziale.

Tutto questo e molto altro, dedicato a voi, pubblico. Buon Festival a tutti!

L'autore è presidente del Festival della Scienza

ALBERTO DIASPRO

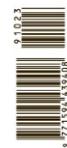
Siamo partiti dal gran finale di "Cambiamenti", la parola chiave dello scorso anno, e dopo avere attraversato le rivoluzioni delle scoperte scientifiche e i mutamenti prodotti nelle nostre vite siamo arrivati agli "Elementi" di oggi. Da Israele siamo arrivati ai Paesi Bassi, Paese ospite del 2019.

Salperemo per la corsa più eccitante, la gara più prestigiosa che possiamo offrire a chi verrà a vivere il Festival della Scienza a Genova. Attraverseremo "l'Oceano" degli elementi come iveristi della "The Ocean Race", la più famosa regata velica intorno al mondo, che ha scelto Genova come porto d'arrivo. "Non c'è più tempo!" per l'emergenza del cli-

ma e dell'ambiente. Io scandiranno le note di Lorenzo Baglioni e le parole di Mario Tozzi nell'evento serale di apertura. Metteremo in campo tutto, inclusa l'intelligenza artificiale con cui aprirà il Festival Lorenzo Rosasco nel racconto delle sue intuizioni e ricerche sul "machine learning", con cui ha conquistato l'Europa attraversando il solido ponte genovese tra l'ITIT e l'Università passando per il MIT di Boston. Un'apertura forte che lega gli elementi, dalle macchine, sogno di Leonardo di cui celebreremo le intuizioni, per arrivare all'ambiente fino all'Universo. Le donne e gli uomini al centro del turbine degli elementi con quelle imperfezioni, tra cervello e genoma, care a Tel-

mo Pievani. L'impronta sulla Luna ci proietterà verso Marte e gli elementi della tavola periodica di Mendeleev verso nuove intuizioni. Generazioni di umani e macchine saranno protagonisti di conferenze, spettacoli e laboratori. Sarà il "più grande spettacolo dopo il Big Bang" che dalle Stelle a Technoville, tra l'Arte e la Scienza vi avvolgerà negli spettacolari luoghi delle mostre. Sarà la vostra "Ocean Race", un'imperdibile regata nell'oceano della conoscenza con un equipaggio di giovani a guidarvi, gli animatori e i nostri tantissimi ospiti, ai quali va il nostro ringraziamento.

L'autore è presidente del Consiglio Scientifico del Festival della Scienza





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 22497,08 +0,04% | SPREAD BUND 10Y 140,10 -2,00 | €/€ 1,1130 -0,38% | BRENT DTD 61,32 +2,54% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 36-39



**Oggi con Il Sole**  
Crisi di impresa, focus di 24 pagine sulle regole per i professionisti  
— a 0,50 euro oltre al quotidiano

**Decreto correttivo**  
Allerta e controlli interni: niente ritocchi alla tabella di marcia della riforma  
Blanca Lucia Mazzel — a pagina 32



## Manette agli evasori, stretta sulle sanzioni e confisca più facile

### DL FISCALE E MANOVRA

Per la prima volta imprese responsabili dei reati. Al via con le dichiarazioni 2020

Plastic tax invariata, spazio a modifiche per la sugar tax. Meno vincoli ai subappalti

Resta il forfettario al 15% fino a 65mila euro. Tetto a dipendenti e collaboratori

Edizione chiusa in redazione alle 22.00

Sanzioni più alte. Responsabilità rafforzata a carico delle imprese per i reati di evasione. Confisca per sproporzione estesa dalla mafia al fisco. Più ampia l'area di rilevanza penale, con la riduzione delle soglie di tolleranza. Nella bozza di decreto legge messa a punto dopo le (faticose) intese nella maggioranza pre-decorpo la stretta sul penale tributario. La stretta scatterà con le dichiarazioni 2020. Intanto si discute di sugar tax (c'è spazio per una retromarcia) e di plastic tax: in parallelo alla tassa sulla plastica potrebbe essere introdotto un rafforzamento degli incentivi fiscali per gli investimenti in economia circolare.

### GOVERNO CONTE I

#### TASSE SALITE DI 0,6 PUNTI

di Marco Fortis

È possibile tracciare un primo bilancio quasi completo della dinamica della pressione fiscale nel Governo Conte I, con la diffusione da parte dell'Istat dei conti delle Amministrazioni pubbliche nel 3° trimestre 2019 e delle revisioni delle serie storiche annuali e trimestrali del Pil. — [continua a pagina 22](#)

## Contante, italiani primi in Europa ma cresce il pagamento con le carte

### RAPPORTO CENSIS AIBP

Mattarella sull'uso del Pos: «Arginare il nero con il digitale»

A dieci anni dalla prima recessione la ricchezza degli italiani si è ridotta e concentrata soprattutto in liquidità: più denaro sui conti correnti (+13,7% rispetto a dieci anni fa), quasi azzerati i BOT (+0,8%). È quanto emerge dal rapporto Censis-Aibp. Risparmiatori contrari a una tassazione sul contante. Il capo dello Stato e l'uso del Pos «Arginare il nero con il digitale». — [a pagina 3](#)

### Paesi europei a confronto

Numero di operazioni pro capite con strumenti diversi dal contante

Paese	Area Euro	Media Ue
Regno Unito	246	261
Paesi Bassi	459	456
Belgio	348	348
Francia	327	327
Germania	257	257
Spagna	169	169
Italia	111	111

## Contratti della Pa, oltre 96 euro nei rinnovi

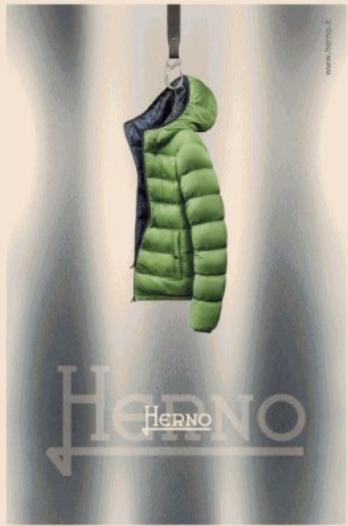
### INTERVISTA

FABIANA DADONE



L'annuncio del ministro: a novembre i decreti per superare il turn over

Quasi 3,2 miliardi a regime per i contratti 2019-2021 degli oltre 3 milioni di dipendenti del Pubblico Impiego. Lo dice il ministro della Pa, Fabiana Dadone. «Con le risorse in manovra abbiamo un recupero del potere d'acquisto di circa il 3,5%, ben superiore all'indice Ipc». Secondo il ministro il rinnovo dovrebbe andare oltre i 96 euro lordi mensili di aumento. «L'obiettivo», dice ancora, «è valorizzare professionalità e funzioni». [Gianni Trovati — a pag. 4](#)



### ACCIAIO. CONFRONTO GOVERNO-ARCELORMITTAL



Futuro in bilico. Crescono i timori di sindacati e lavoratori sulle prospettive dell'ex Ilva di Taranto

## Ex Ilva, sindacati in allarme

### IL POLO SIDERURGICO

Ieri sera, con l'incontro tra il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli e il nuovo direttore ArcelorMittal Lucia Monelli, è partito il confronto per rielaborare il futuro dell'ex Ilva dopo la soppressione dello "scudo" legale. Il governo spinge per una riconversione basata sulla decarbonizzazione. I sindacati in allarme temono il disimpegno dell'azienda. [Pomino — a pag. 5](#)

### L'ANALISI

IL CASO TARANTO COME SU «SCHERZI A PARTE»

Paolo Bracco — a pag. 5

### L'INTERVISTA

BENTIVOGLI: «COSÌ IL GOVERNO FA SCAPPARE LE IMPRESE»

Matteo Meneghelo — a pag. 5

### PANORAMA

#### INPS

#### Reddito di cittadinanza, 39mila revocche

Da aprile scorso, 39 mila nuclei sono decaduti dal diritto di percepire il Reddito o la Pensione di cittadinanza. Lo indica l'Inps. Tra i beneficiari del reddito (9,3 mila nuclei), il 68% (oltre 6,4 mila) percepisce un importo mensile inferiore a 600 euro e solo l'1% (quasi 5 mila) un importo superiore a 1.200 euro. — [a pagina 4](#)

#### TERZO SETTORE

#### Fundraising e non profit tra nuovo Codice e ruolo sociale da raccontare

Mauro Pizzini — a pag. 27

#### LINEE FERROVIARIE

#### A Salini Impregilo e Astaldi maxi contratto in Canada

Salini Impregilo e Astaldi, membri del consorzio Mobilinx insieme a partner canadesi, si aggiudicano il contratto per i lavori di ingegneria civile del progetto Hurontario Light Rail Transit (metropolitana di superficie) del valore di 917 milioni di euro (circa 1,3 miliardi di dollari canadesi). — [a pagina 8](#)

#### NOMINE

#### Maurizio Sella presidente dei Cavalieri del Lavoro

Maurizio Sella è il nuovo presidente della Federazione nazionale dei Cavalieri del Lavoro. Subentra ad Antonio D'Amato che ha guidato la Federazione negli ultimi sei anni. Su proposta dello stesso Sella, D'Amato è stato nominato presidente onorario a vita dei Cavalieri del Lavoro. — [a pagina 7](#)

## lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



Generali misura la performance al 100% delle persone

La riorganizzazione in Generali dopo il trasferimento nella nuova sede milanese nella torre a City Life. Gianluca Perin, direttore risorse umane e organizzazione di Generali Country Italia parla dei cambiamenti in atto nella compagnia, dove ora tutto si misura. «Il concetto di trasformazione è al centro del cambiamento che stiamo affrontando e che va in due sensi: l'innovazione del lavoro tradizionale e l'implementazione dell'It». [Cristina Casadei — a pag. 34](#)

## Asse tra Unipol e Fondazioni per tentare le nozze Ubi-Bper

### BANCHE

L'idea di un'alleanza piace ai grandi soci dei due istituti ex popolari

La via maestra per l'Ubi porterebbe verso l'alleanza con Bancolpim. Ma il mercato guarda anche a possibili alternative e ad alcune delle Fondazioni che controllano Ubi non dispiacerebbe un'alleanza con Bper (gruppo Unipol). Non mancano però gli ostacoli. [Davi e Galvani — a pag. 15](#)

360 milioni

Investimenti in euro di Aspi per interventi su 350 opere infrastrutturali di tutta la rete in gestione, oltre al programma di manutenzione in corso

Infrastrutture Atlantia affida a società esterna il monitoraggio di ponti e viadotti autostradali

Maurizio Caprino — a pag. 12

### LA GUIDA DOMANI IN EDICOLA CON IL SOLE 24 ORE

I tassi a zero o negativi resteranno, meglio adattarsi

di Bernardo Bertoldi



In Europa tra il 1800 e il 1850 la produttività della terra aumentò per effetto delle innovazioni della rivoluzione industriale e le rendite si azzerarono: la terra non era più un bene scarso. Fu la fine di un sistema organizzato intorno alla nobiltà che, aiutando il re nelle conquiste, si guadagnava il diritto al possesso della terra. Chi si oppose fu spazzato via. Chi si adattò prosperò. — [continua a pagina 22](#)



# IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì 23 ottobre 2019 € 1,20

S. Giovanni da Capestrano  
Anno LXXV - Numero 292

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 + Cioccolata Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

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

## Mafia Capitale non è mai esistita

**Sentenza** La Cassazione demolisce definitivamente l'indagine che mise ko Roma  
Pure Buzzi e Carminati ne escono ridimensionati. Resta la corruzione, come ovunque

IL TEMPO di Oshø



■ Mafia Capitale non era mafia. La Corte di Cassazione smonta una volta per tutte il teorema della procura di Roma annullando per tutti gli imputati l'aggravante dell'associazione mafiosa. Resta la corruzione. Adesso si torna in appello per rideterminare le pene alla luce della pronuncia della Suprema corte. Esultano le difese.  
Di Corrado, Ievoli e Ossino → alle pagine 2 e 3

### Ma la giustizia così funziona

di Franco Bechis



Non fu dunque Mafia capitale, e lo possiamo dire questa volta con certezza perché ieri è arrivato il grado definitivo di giudizio sull'inchiesta penale che nel 2014 decapitò il potere a Roma ed espose l'immagine della capitale alla vergogna mondiale. Non fu mafia, e avendo cassato o mandato a ricalcolare una lunga serie di reati in altro giudizio di appello, quel che resta è una serie di brutte storie e storielle di corruzione e malaffare non diverse da quelle che si sono registrate in ogni provincia di Italia. Anzi, viste le dimensioni della capitale di Italia, quelle diventano storie obiettivamente minori. Non c'è da dispiacersi per l'immagine di Roma in qualche modo riabilitata dalle sentenze, anche se quella tesi di accusa ha prodotto negli anni parecchi danni, regalando su basi così fragili libri, film e fiction su una mala capitale riconosciuta ora frutto di fantasia investigativa. La tesi di accusa montata dall'ex procuratore Giuseppe Pignatone e dalla sua squadra di collaboratori è dunque stata polverizzata dalla Cassazione in modo anche più netto di quanto non era avvenuto nel primo grado di giudizio. Non solo non fu mafia, ma perfino altre condotte criminali ipotizzate (...)  
segue → a pagina 3



L'opposizione annuncia battaglia contro il colpo di spugna del Pd. Confedilizia: «Un incentivo all'illegalità»

### «Barricate in Aula per bloccare la salva-okkupanti»

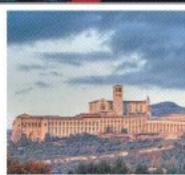
■ Opposizione in rivolta contro il colpo di spugna escogitato dal Pd per dare residenza e utenze a chi occupa immobili. La Lega annuncia le barricate in Parlamento per fermare la legge: «È una roba da tso». Il presidente di Confedilizia Giorgio Spaziani Testa: «Così si dà un incentivo all'illegalità».  
Solimene e Mineo → a pagina 5

Pressing sugli eletti di Forza Italia  
Renzi si aggira in Senato a caccia di azzurri delusi  
→ a pagina 10

«Il governo smentisca i tagli»  
I sindacati si ribellano ai licenziamenti in Alitalia  
Frasca → a pagina 9



Tra pochi giorni ci saranno le elezioni regionali in Umbria e, quindi, torneremo a parlare di quella bellissima Regione per le bellezze naturali, per il cibo, per l'olio e anche per San Francesco. In questo periodo, se ne è parlato per Zingaretti, per Salvini, per gli altri leader che, appunto, a breve si confronteranno. La politica riesce ad oscurare



anche le bellezze naturali di una Regione, perché si parla d'altro, naturalmente. Si parla di iniziative che i Comuni hanno promesso e poi non hanno realizzato. Si parla di ospedali che sono stati annunciati e poi non fatti. Si parla, insomma, di tutto quello che si è promesso nelle precedenti consultazioni elettorali.



Mercoledì 23 Ottobre 2019  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 250 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano  
\* Offerta escludibile con Marketing Oggi, ItaliaOggi F. 2.39 - Marketing Oggi € 0,90

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



**CORTE DI CASSAZIONE**  
**Scatta l'accertamento della Gdf sui dati inviati da eBay**  
*Alberici a pag. 34*

**BILANCIO DEL TRIBUNALE**  
**Boom di reati tributari, Milano recupera 5,6 miliardi di euro**  
*Bartelli a pag. 35*

**DECRETO IMPRESE E CRISI**  
**P.a., salve le graduatorie: formazione ed esame-colloquio**  
*D'Messio a pag. 37*

**SU WWW.ITALIAOGGI.IT**  
**Manovra 2020 - La bozza di decreto legge fiscale**  
**Emergenza sisma - Il nuovo decreto sul terremoto in Centro Italia**  
**IO ONLINE**  
**eBay - La sentenza sull'utilizzo dei dati da parte della Guardia di finanza**

**DECRETO SISMA**  
**Anticipo del 50% dei compensi ai progettisti senza garanzie**  
*Damiani a pag. 38*

**Milano Fashion Global Summit 2019: cresce la generazione Z che chiede sostenibilità e trasparenza**  
*Capisani e Campana alle pag. 17 e 18*



# Con le fatture false si va dentro

Per questo tipo di frode, oltre i 100 mila euro pene da 4 a 8 anni di carcere e applicabilità della confisca per equivalente. Sanzioni ridotte sotto questa soglia

Per i grandi evasori minimo quattro anni e massimo otto di carcere per l'uso di fatture false, oltre all'applicabilità della confisca per sproporzione. Spunta però un attenuante, e cioè una pena ridotta, solo a patto che gli importi falsi siano al di sotto dei 100 mila euro. Lo prevede il decreto fiscale, per effetto delle modifiche concordate negli incontri tra i partiti di maggioranza che hanno preceduto il consiglio dei ministri di lunedì notte.

*Loconte-Mentasti a pag. 31*

## Belpietro (la Verità) pronto a rilevare altre cinque testate dalla Mondadori



Passi avanti nelle trattative che durano già da alcuni mesi e che vedono impegnati da un lato la Mondadori, che vuole dismettere gran parte delle sue testate periodiche, e dall'altro il polo di Maurizio Belpietro (la Verità), molto interessato avendo già rilevato Fininvest da Palazzo Niemeier. Manca poco alle firme nero su bianco, ma Cucina Moderna, Tu Style, Confidenze, Starbene e Salute! hype stanno per trasferirsi, armi e bagagli, sotto la gestione Belpietro. Il polo editoriale che fa riferimento al giornalista inizia ad assumere una dimensione piuttosto importante. A fine 2018 La Verità srl ha chiuso il bilancio con il primo vero utile della avventura editoriale: 140 mila euro, confrontati con 15 mila del 2017.

*Piazzotta a pag. 21*

## DIRITTO & ROVESCIO

Il 95 viltre recupero dei trascurati a Milano. Il comunicato dice che è stato indotto per l'aumento dei salari, della pensione e salario medio garantito, per la riduzione delle aliquote fiscali su salari e pensioni, per il recupero dell'evasione fiscale e istituzione della patrimoniale, per la riduzione dell'orario settimanale di lavoro a parità di salario, per il superamento del Jobs Act e dei contratti precari, per un piano nazionale di risanamento e difesa dell'ambiente e del territorio, per la pensione a 60 anni o con 35 anni di contributi, per la libertà di sciopero, per la rappresentanza sindacale con elezioni libere, democratiche, contro i decreti 1 e 2 di Salvini, per il diritto allo studio, alla scuola, alla mobilità politica e alla sicurezza sul lavoro, contro le guerre, nonché contro le spese militari, per abolire la disuguaglianza salariale, sociali, economiche, di genere e quelle nei confronti degli immigrati, per la regolarizzazione di tutti gli immigrati, ius soli. Nessuno è una parca contro il mecenatismo e l'arroganza. Non ci sono più i sindacati di una volta.

**SONDAGGIO SWG**  
**Salvini rimane in testa. La Meloni conta più di Fratelli d'Italia. Pd e Cinquestelle stanno soffrendo. Renzi sale ma poco. Conte è al suo minimo**  
*Ricciardi a pag. 7*

**PER LA PRIMA VOLTA**  
**La Cina batte gli Usa per numero di persone più ricche**  
*Giacobino a pag. 13*

**A LIVELLO MONDIALE**  
**Già nel Medioevo Milano era la capitale della moda**  
*a pag. 16*

**CI PUNTA PECHINO**  
**Haikou, la più grande zona di libero scambio in Cina**  
*Scarano a pag. 16*

**NON SOLO AUTO**  
**Il made in Germany sta colando a picco**  
*Giardina a pag. 14*

## Patent Box « fai da te »

▶ FOCUS PMI

Che cos'è? È un beneficio fiscale che consiste nella possibilità di agevolare i redditi derivanti dallo sfruttamento dei beni immateriali presenti in azienda per conseguire un risparmio di imposta in termini di IRES e di IRAP.

I beni immateriali agevolabili sono costituiti in primis dal know how aziendale, inteso proprio come il "saper fare" tipico dell'impresa italiana.

Sapevi che il Decreto Crescita (DI 34/2019) ha semplificato la procedura per godere di tale beneficio, prevedendo l'autodeterminazione del calcolo da parte delle imprese, anche per i ruling non ancora conclusi?

Noverim ti affianca nella determinazione del reddito agevolabile e nella predisposizione della documentazione idonea da conservare in azienda anche al fine di evitare sanzioni.

Per maggiori informazioni:  
info@noverim.it | Tel: +39 02 49 75 85 71 | www.noverim.it

Compta-Orati e C&S s.p.a.



# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 23 ottobre 2019  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



La morte in discoteca

## La tragedia di Erika Il nome del 'killer' nel telefonino

Paoli e Dolciotti a pagina 17



Livorno

## La statua di Bud Spencer in «esilio»

Cicora a pagina 16



# Conte blinda la manovra: no ai ricatti

Il premier teme imboscate in Parlamento dagli alleati. Novità su evasione, bancomat e superbonus

Coppari e Marin alle p. 2 e 3

I conti che cambiano

## Ora basta con la Babele dei numeri

Leo Turrini

**B**asta, per favore. Basta con il tormentone della manovra economica trasformata in una patetica riedizione del calcio mercato. Con una differenza, però: le indiscrezioni e le frodole sul trasferimento di questo o quel calciatore al massimo illudono i tifosi al bar. Ma le voci e le ipotesi su tasse, detrazioni, bonus eccetera, ecco, sono un attentato alla salute pubblica. Sul serio. Intendiamoci. Il corto circuito delle misteriose bozze della legge di bilancio non l'ha inventato il governo giallorosso. Un anno fa i gialloverdi fecero pure di peggio, con Salvini che ad ogni starnuto faceva salire lo spread e Di Maio che aboliva la povertà da un balcone. In realtà andiamo avanti così da decenni.

Continua a pagina 2

STUDENTI 10 E LODE. MATTARELLA: TENIAMOLI QUI

## CERVELLI DA EXPORT

Passeri a pagina 6

Protezione civile all'attacco

## Morti di maltempo «Troppi vincoli dalle leggi sul paesaggio»

Bartolomei a pagina 13

OMICIDIO COLPOSO

## Non ce l'ha fatta il bimbo di 6 anni precipitato a scuola

Gianni e Vazzana a pagina 14

L'avvocata accoltellata

## «Chi conosce quest'uomo?» In un video il teste chiave

Giorgi a pagina 15



Festa di Roma, bagno di folla per il divo

## La febbre di Travolta «Ballare è la mia vita»

Bertuccioli a pagina 27



Champions, rimonta con la Lokomotiv: 2-1

## La Juve va sotto e trema Poi ci pensa Dybala

Marchini a pagina 31

**must**  
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?  
UN MUST.

110 milioni di espresso  
già consumati nel 2019

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT



Oggi a € 1,50  
con  
**Design**  
Mercoledì  
23 ottobre 2019  
Anno 44 - N° 251

# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

## INTERVISTA A ZINGARETTI

# “Pretendo un governo più leale”

Il segretario pd: “Non voglio andare a votare, ma non si può pensare solo alle poltrone. A Renzi ricordo che il nemico è la destra”  
Manovra, mancano all’appello oltre 300 milioni. Conte rassicura la Ue: “Non permetterò che venga stravolta in Parlamento”

## Un piano per dimezzare l’Ilva, a rischio cinquemila lavoratori

di Stefano Cappellini

«Non voglio votare. Però pretendo che si governi bene e lealmente». Così a *Repubblica* il segretario del Pd Nicola Zingaretti. ● a pagina 3  
di Casadio, Ciriaco, Cuzzocrea D’Argenio, Mania, Petri e Puledda ● alle pagine 2, 4, 6, 7 e 10

### L’analisi

### Dove finisce la pazienza dell’Europa

di Andrea Bonanni

Non tanto per meriti propri, quanto piuttosto per demeriti altrui, cioè della Lega, il secondo governo Conte “de-salvinizzato” ha potuto incassare sul piano internazionale due ricchi assegni per il solo fatto di essersi liberato dei leghisti. Il primo assegno è stato il netto calo dello spread sui titoli di debito italiani, che ci fa risparmiare parecchi miliardi di euro. Il secondo è un assegno politico, ma con una importante valenza economica, che ci è stato consegnato ieri con la lettera della Commissione di Bruxelles in cui si chiedono chiarimenti sui nostri conti pubblici. ● a pagina 33

### La Cassazione azzerò le sentenze sull’inchiesta di Roma



▲ La sindaca Virginia Raggi, 41 anni, ha seguito l’udienza e il verdetto in aula CECILIA FABIANO - L’ESPRESSO

## “Mafia Capitale non esiste” Solo banditi e corruttori

di Carlo Bonini

Non fu Mafia Capitale, dunque. Fu, più banalmente, il matrimonio di interesse tra due famiglie criminali e i loro capi. I neri di Massimo Carminati e la Cooperativa

sociale 29 Giugno trasformata da Salvatore Buzzi in Grande Elemosiniere della politica capitolina. ● alle pagine 8 e 9  
con i servizi di Federica Angeli

### ANTICIPAZIONE

### Scalfari “Quando offrii il mio giornale a Montanelli”

di Antonio Gnoli e Francesco Merlo



▲ Insieme Eugenio Scalfari e Indro Montanelli

“Lui mi rispose che alla fine avrei deciso tutto io. Eravamo due irriducibili ghibellini: uno di destra l’altro di sinistra ma sempre corretti”

● alle pagine 36 e 37

HERNO  
www.herno.it

### Il monito degli Usa

## Porto e tecnologie Genova nel mirino dell’impero cinese

di Federico Rampini

Genova è un osservatorio speciale per capire come la Cina avanza in casa nostra. Una collina con vista mare, gli Erzelli, è un punto di partenza per questa esplorazione. Lì c’è una sede dell’Istituto Italiano di Tecnologia, circondata da aziende biomediche, informatiche, della robotica e delle telecom. ● alle pagine 24 e 25

### Lettera dall’Egitto



## La famiglia Regeni: “Gesto oltraggioso” e attacca Di Maio

di Giuliano Foschini  
● a pagina 6

### Il bimbo aveva 5 anni

## Milano, addio a Leo “Ma non si può morire a scuola”

di De Giorgio e Visetti

«Certe cose non devono succedere. Leo è andato a scuola e non è più tornato qui. La sua stanzetta adesso è vuota». Il nonno e la nonna di Leonardo sono seduti sul divano, nella casa essenziale del quartiere Niguarda, dove il nipotino è cresciuto fino a venerdì. ● a pagina 21

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.  
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

Con Catalogo Altan  
€ 14,40

NZ



Le idee Walzer: senza la lotta di classe la socialdemocrazia è destinata al declino

MICHAEL WALZER - PP. 26-27

Festa di Roma John Travolta "Il segreto è ballare, sempre"

CAPRARÀ E CONSOLI - PP. 24-25



Champions La Juve soffre, poi Dybala ribalta la Lokomotiv

BARILLA, GARANZINI, ODDENINO E ZONCA - PP. 34-35



# LA STAMPA



MERCOLEDÌ 23 OTTOBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.290 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



## Cile, la protesta sfida i militari "Pronti a tutto"

PAOLO MASTROLILLI INVIATO A SANTIAGO DEL CILE  
Se uno sta a sentire l'infermiera Gislesey Ascencio, capisce le ragioni della protesta che ha incendiato il Cile. - PP. 8-9

ANALISI  
Dalle riforme alla repressione  
ALBERTO MINGARDI - PP. 8-9

JUAN GONZALEZ/REUTERS

### RETROSCENA

## Papa Francesco: "Per la Chiesa è arrivato il tempo della trasparenza"

DOMENICO AGASSO JR. CITTÀ DEL VATICANO

Al di là del Tevere questi sono giorni in cui si accendono luci puntando anche riflettori potenti - nei corridoi più oscuri dei Sacri Palazzi, dove tutto fa pensare che si siano consumati e continuano a proliferare malaffare e corruzione. O comunque azioni non coerenti con l'eticità e la morale cattolica, intraprese per soddisfare interessi personali. E si stanno spalancando porte e finestre delle Sacre Stanze per cambiare aria, far uscire quella viziata ed entrare quella fresca dell'onestà. - P.14

### SENTENZA CHOC PER "MONDO DI MEZZO". SALTA L'AGGRAVANTE DEL 416 BIS

# "Capitale senza mafia" La Cassazione ribalta l'accusa della Procura

Raggi: un'associazione criminale. Sabella: eravamo in mano ai delinquenti

DOPO IL VERDETTO  
MA ROMA NON È IMMUNE ALLE COSCHE

FRANCESCO LALICATA - P.3

Su "Mafia capitale" la Cassazione smonta l'impianto accusatorio della Procura di Roma: nessuna piovra all'ombra del Colosseo. Ora si dovrà tornare davanti alla Corte d'appello per il ricalcolo delle pene. Cade il regime di carcere duro per Carminati e Buzzi. Raggi: una pagina buia.  
DIMATTEO, GRIGNETTI E LONGO - PP. 2-3

### LA LETTERA DELL'UE SULLA MANOVRA

Il Tesoro all'Europa: dalla lotta all'evasione soltanto tre miliardi

ASSANDEI, BARBERA, BARONI, BRESOLIN, LUISE - PP. 4-5  
L'UNCOMPTON DI MARCO ZATTERIN - P. 23

### STAMPA PLUS ST+

#### REPORTAGE

MARCO MENDUNI

Maltempo, la rabbia nel Basso Piemonte dopo l'alluvione  
P. 13



#### IL CASO

ALESSANDRA RIZZO

Brexit, salta l'uscita dall'Ue il 31 ottobre  
P. 11



#### LE STORIE

BERNARDO BASILICI MENINI

La vita dei partigiani nella mappa digitale delle lapidi di Torino  
P. 28

ROBERTO FIORI

Cuneo, compie 10 anni il vino nobile rinato dall'uva rinascimentale  
P. 28

IMPORTANTE E SERIA  
**ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA**

Barolo | Brunello Barbaresco  
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89  
enoteca@macallan.it

### BUONGIORNO

L'inadeguatezza a parlare di politiche del lavoro dei ragazzi a cinque stelle, poiché nella vita precedente lavorarono poco o nulla, è una mirabolante stupidaggine: come se per parlare di Fellini bisognasse aver diretto un paio di film. Però, se queste sono le regole d'ingaggio, le si subisce e pertanto: 1) Beppe Grillo non fu mai scritturato da Mediaset per l'abitudine, disse Silvio Berlusconi, di essere pagato senza fattura, come accade per alcune serate al Covo di Nord-Est, discoteca di Santa Margherita Ligure, secondo la testimonianza resa ai carabinieri dal titolare della discoteca medesima. 2) Il premier Giuseppe Conte a inizio decennio si ritrovò con un paio di carrelle esattoriali da cinquantamila euro per tasse, imposte e multe non saldate. 3) L'azienda del padre di Lui-

### Illuminari

di Di Maio, di cui in seguito lo stesso Di Maio divenne socio al cinquanta per cento, aveva accumulato un debito con Equitalia di oltre centosettantamila euro, e un dipendente denunciò di essere stato retribuito in nero. 4) L'azienda del padre di Alessandro Di Battista, di cui lo stesso Di Battista è stato amministratore, aveva ugualmente un dipendente retribuito in nero, e debiti tributari oltre i sessantamila euro. 5) Il presidente della Camera, Roberto Fico, alloggiava a Napoli nell'appartamento della compagna in cui era impiegata, di nuovo in nero, una governante a ore. Dunque, quando parlano di politiche fiscali, e in particolare di carcere per gli evasori, si potrà essere d'accordo oppure no, ma bisognerà ammettere che nel ramo i cinque stelle sono autorità assolute.

MOVEMENT.IT





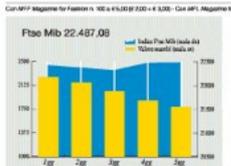
**Milano Fashion Global Summit, tocca alle next generations**  
Secondo giorno dedicato a business digitali, gen Z e circular economy servizi in MF Fashion



**Renault allontana l'alleanza con Fca**

Senard: la nostra priorità è rafforzare l'intesa con la giapponese Nissan  
**Mondellini a pagina 17**

Anno XXXI n. 209  
Mercoledì 23 Ottobre 2019  
€2,00 *Classeditori*



**BORSA +0,04%** 1€ = \$1,1130

<b>BORSE ESTERE</b>	Euro-Yen	120,87	▼
Dow Jones	Euro-Fr 3v	1,1004	▲
Nasdaq	Hqg 10 Y	9,7164	▼
Tokyo	Bund 10 Y	-0,4787	▼
Francfort	<b>FUTURE</b>		
Zurigo	Euro-Hqg	143,27	▼
Londra	Euro-Bund	172,84	▼
Parigi	US 10bond	100,28	▼
<b>VALUTE-RENDIMENTI</b>	Ftse Mib	32,408	▲
Euro-Dollaro	S&P500 Cma	3,0068	▲
Euro-Sterline	Nasdaq100 Mdx	7,999	▲

**FOCUS OGGI**  
**Per il Btp Italia richieste per 3 miliardi dai retail**  
Buona la risposta dei piccoli risparmiatori. Oggi il Tesoro offrirà il titolo di Stato a otto anni agli investitori istituzionali

**IL ROMPIESPREAD**  
Venendo a Roma la spazzatura non sarà raccolta per lo sciopero generale. Almeno stavolta ci sarà un motivo.

**CLASSIFICA SUPERATI GLI USA PER NUMERO DI PERSONE COMPRESSE NEL 10% PIÙ RICCO A LIVELLO GLOBALE**

# Paperoni, il sorpasso cinese

La novità emerge dal Global Wealth Report di Credit Suisse. Svizzera prima per ricchezza pro capite, seguita da Stati Uniti e Paesi Bassi. Nel mondo i super-ricchi aumentano a 46,8 milioni  
*(Giacobino a pagina 9)*

**NELLA MANOVRA POTREBBE ENTRARE UNA NORMA PER FACILITARE LE BANCHE NELLA CESSIONE DEI CREDITI UTP**  
**Il governo studia misure per smaltire gli incagli**  
Popolare Sondrio risponde al pressing Bce mettendo in vendita oltre 1 miliardo di npl  
*(De Mattia, Gualtieri e Leone alle pagine 4 e 20)*

**OGGI L'ANNUNCIO**  
**Etf, Vanguard quasi azzerata le commissioni anche in Italia**  
*(Castellarin a pagina 2)*

**PULIZIE**  
**Dalle banche 380 milioni per il deal Prelios-Intesa**  
*(Gualtieri a pagina 9)*

**PRODUZIONI TV**  
**Banijay offre 2 miliardi per conquistare Endemol**  
*(Zangrandi a pagina 12)*

**CAFFÈ & C**  
**Francesco Illy vuole vendere il suo 20% del gruppo**  
*(Montanari a pagina 19)*



**Grazie**  
Questa pagina è dedicata a tutti i nostri fedeli clienti e ai nostri agenti e consulenti finanziari, sempre presenti. Grazie al vostro contributo, oggi Allianz è il primo brand assicurativo al mondo.  
allianz.it



Fonte: Interbrand's Best Global Brands 2019, vai su [www.interbrand.com](http://www.interbrand.com)

## Friuli Venezia Giulia: Pizzimenti, asse porti Ts-Ge per aggredire fondi europei

(FERPRESS) - Genova, 22 OTT - "Più profonda sarà l' alleanza tra i porti di Trieste e Genova per sviluppare i traffici mondiali verso il Nord dell' Europa e verso la Via della Seta, più sarà probabile ottenere fondi comunitari con i quali ammodernare e migliorare le infrastrutture di trasporto che consentiranno una crescita di questa parte alpina dell' Europa. I presupposti tecnici ci sono tutti ed ora confidiamo in una progettualità condivisa che ci permetta di arrivare all' obiettivo". Lo ha evidenziato oggi a Genova, nella sede dell' Autorità di sistema portuale del Mare Ligure Occidentale, l' assessore a Infrastrutture e Territorio del Friuli Venezia Giulia, Graziano Pizzimenti, partecipando al convegno delle Regioni che fanno parte di Eusalp, strategia messa a punto dall' Unione europea che interessa una macro area alpina costituita da 48 Regioni appartenenti a 5 Stati dell' Ue (Austria, Francia, Germania, Italia e Slovenia) e 2 Stati non UE (Svizzera e Liechtenstein), per un totale di circa 80 milioni di persone. L' incontro, aperto dall' assessore allo Sviluppo economico della Liguria, Andrea Benvenuti, alla presenza del vicepresidente del Piemonte, Fabio Carosso, si è focalizzato sulla possibilità di considerare Eusalp come un' unica area logistica, integrando ed implementando i piani già esistenti dei vari territori. Alla tavola rotonda, alla quale, oltre a Pizzimenti, hanno partecipato anche il collega della Valle d' Aosta, Luigi Bertschy, e il rappresentante dell' Anci Liguria, Pier Luigi Vinai, l' assessore Fvg ha posto in evidenza il fatto che i porti di Trieste e Genova hanno tra di loro un fattore comune che li differenzia dagli altri e che diventa un elemento di vantaggio competitivo per l' area alpina dell' Europa. "Sia il nostro porto sia quello del capoluogo ligure - ha detto Pizzimenti - possono contare su una profondità di 18 metri che permette gli attracchi delle navi di qualsiasi stazza. Lavorando su questa caratteristica comune, si viene a creare una sinergia di rilevante importanza per il nostro Paese, diventando attrattivi per i traffici provenienti dal raddoppio del canale di Suez. Così - ha proseguito - non si crea concorrenza ma integrazione per lo sviluppo dell' attività nell' asse verso Nordovest-Norddest dell' Europa e in direzione della Via della Seta. Non era così scontato - ha sottolineato l' assessore - che Genova e Trieste entrassero in maniera così determinata in Eusalp; da tutti i componenti della macroregione è stata colta però l' importanza che questi due porti hanno per l' economia dell' area". Pizzimenti si è poi soffermato sulla necessità di espandere gli spazi per stoccare i grandi quantitativi di merci provenienti dai traffici mondiali che transitano attraverso l' Italia. "Ciò può essere fatto - ha affermato - attraverso il sistema degli interporti. La Liguria si sta rivolgendo al Piemonte e noi stiamo invece lavorando con il sistema degli interporti di Ferneti, Monfalcone, Cervignano e Pordenone. Tutto questo può avvenire se c' è un efficiente sistema di trasporti ferroviari che supporta lo spostamento delle merci. Come è emerso chiaramente nel corso dell' incontro, questo è uno dei temi sui quali dobbiamo ancora lavorare molto". "Aldilà delle occasioni di confronto e di dialogo - ha concluso Pizzimenti - è necessario arrivare a un documento di sintesi il più condiviso possibile da tutti i componenti di Eusalp. Solo così potremo ottenere dall' Unione europea i fondi strutturali con i quali intervenire nei singoli territori per ammodernare il sistema infrastrutturale, creando così una rete alpina fortemente competitiva e di raccordo con il Nord Europa e il Far East".



## Alleanza tra i porti di Trieste e Genova

Massimo Belli

GENOVA Più profonda sarà l'alleanza tra i porti di Trieste e Genova per sviluppare i traffici mondiali verso il Nord dell'Europa e verso la Via della Seta, più sarà probabile ottenere fondi comunitari con i quali ammodernare e migliorare le infrastrutture di trasporto che consentiranno una crescita di questa parte alpina dell'Europa. I presupposti tecnici ci sono tutti ed ora confidiamo in una porgettualità condivisa che ci permetta di arrivare all'obiettivo. Lo ha evidenziato oggi a Genova, nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Ligure occidentale, l'assessore a Infrastrutture e Territorio del Friuli Venezia Giulia, Graziano Pizzimenti, partecipando al convegno delle Regioni che fanno parte di Eusalp, strategia messa a punto dall'Unione europea che interessa una macro area alpina costituita da 48 Regioni appartenenti a 5 Stati dell'Ue (Austria, Francia, Germania, Italia e Slovenia) e 2 Stati non Ue (Svizzera e Liechtenstein), per un totale di circa 80 milioni di persone. L'incontro, aperto dall'assessore allo Sviluppo economico della Liguria, Andrea Benvenuti, alla presenza del vicepresidente del Piemonte, Fabio Carosso, si è focalizzato sulla possibilità di considerare Eusalp come un'unica area logistica, integrando ed implementando i piani già esistenti dei vari territori. Alla tavola rotonda, alla quale, oltre a Pizzimenti, hanno partecipato anche il collega della Valle d'Aosta, Luigi Bertschy, e il rappresentante dell'Anci Liguria, Pier Luigi Vinai, l'assessore Fvg ha posto in evidenza il fatto che i porti di Trieste e Genova hanno tra di loro un fattore comune che li differenzia dagli altri e che diventa un elemento di vantaggio competitivo per l'area alpina dell'Europa. Parlando di una alleanza tra i porti di Trieste e Genova, Pizzimenti ha detto: Sia il nostro porto sia quello del capoluogo ligure possono contare su una profondità di 18 metri che permette gli attracchi delle navi di qualsiasi stazza. Lavorando su questa caratteristica comune, si viene a creare una sinergia di rilevante importanza per il nostro Paese, diventando attrattivi per i traffici provenienti dal raddoppio del canale di Suez. Così ha proseguito non si crea concorrenza ma integrazione per lo sviluppo dell'attività nell'asse verso Nordovest-Nordest dell'Europa e in direzione della Via della Seta. Non era così scontato ha sottolineato l'assessore che Genova e Trieste entrassero in maniera così determinata in Eusalp; da tutti i componenti della macroregione è stata colta però l'importanza che questi due porti hanno per l'economia dell'area. Pizzimenti si è poi soffermato sulla necessità di espandere gli spazi per stoccare i grandi quantitativi di merci provenienti dai traffici mondiali che transitano attraverso l'Italia. Ciò può essere fatto ha affermato attraverso il sistema degli interporti. La Liguria si sta rivolgendo al Piemonte e noi stiamo invece lavorando con il sistema degli interporti di Ferneti, Monfalcone, Cervignano e Pordenone. Tutto questo può avvenire se c'è un efficiente sistema di trasporti ferroviari che supporta lo spostamento delle merci. Come è emerso chiaramente nel corso dell'incontro, questo è uno dei temi sui quali dobbiamo ancora lavorare molto. Aldilà delle occasioni di confronto e di dialogo ha concluso Pizzimenti è necessario arrivare a un documento di sintesi il più condiviso possibile da tutti i componenti di Eusalp. Solo così potremo ottenere dall'Unione europea i fondi strutturali con i quali intervenire nei singoli territori per ammodernare il sistema infrastrutturale, creando così una rete alpina fortemente competitiva e di raccordo con il Nord Europa e il Far East. Nella foto, da sinistra: Graziano Pizzimenti, Fabio Carosso e Andrea Benvenuti.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Alleanza tra i porti di Trieste e Genova' by Massimo Belli. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The page layout includes a header with the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALCO SPAZIUM SRL', navigation links, and a main image of three men in suits holding a document. Below the image is a social media share bar and a newsletter sign-up form.

# Il Nautilus

Trieste

## Friuli Venezia Giulia: Fedriga, sviluppo Fvg fondato su logistica e ricerca

Confermata volontà aggregare realtà interportuali

Trieste - "Logistica e ricerca, in particolare quella applicata, sono asset strettamente collegati tra loro ed è proprio sullo sviluppo di questo connubio che la nostra Regione deve puntare per il suo sviluppo futuro. Il Friuli Venezia Giulia, grazie al proprio ruolo di porta verso l' Est Europa e alla consolidata presenza di enti di ricerca di altissimo livello, si trova in una posizione strategica nel panorama internazionale, che ci avvantaggia rispetto ad altre regioni come il Veneto e la Lombardia. Proprio per questi motivi dobbiamo guardare con grande attenzione sia alla Cina sia alle altre nazioni asiatiche, come Singapore e India, ed essere protagonisti nel collegamento tra queste realtà e i Paesi del Centro ed Est Europa, in particolare verso quelli con grandi tassi di crescita, come la Polonia". È questo il concetto espresso dal governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, durante il convegno "Trieste. Ricerca e innovazione lungo la via della seta", tenutosi al Mib Trieste School of Management con la partecipazione di numerosi relatori di alto profilo, tra cui il vicepresidente di Confindustria Venezia Giulia, Diego Bravar, e i presidenti di Friulia, Federica Seganti, e della Fondazione internazionale Trieste (Fit), Stefano Fantoni. Il governatore ha confermato "che il Friuli Venezia Giulia deve essere un hub logistico di primo piano e fungere da punto di raccordo tra l' Estremo oriente, l' Europa e i Paesi dell' Est. È proprio per raggiungere questo obiettivo che la Regione, tramite Friulia, ha favorito l' unione tra l' interporto di Trieste-Fernetti e quello di Cervignano, un' operazione alla quale seguirà l' ingresso di altre realtà.

Per consolidare una reale crescita economica, che favorisca le imprese e attragga investitori, la nostra regione deve infatti sviluppare i tratti distintivi che la rendono unica nel panorama internazionale in un' ottica di medio e lungo periodo". Fedriga ha infine ribadito che "recentemente il Friuli Venezia Giulia è stato definito dalla Commissione europea l' unica regione italiana fortemente innovatrice. Dobbiamo quindi sfruttare questo asset per assicurarci che il nostro sistema logistico intercontinentale sia al passo con i tempi e favorire non solo il passaggio delle merci, ma anche della conoscenza scientifica, in particolare in campi con rilevanti ricadute economiche come l' Information communication technology (Ict)".



## Ferriera, Scoccimarro - Rosolen: "Impegno a mantenere il livello di occupazione"

*Il Gruppo Arvedi ha illustrato ieri al MISE le linee di azione per la riconversione, che comprende la chiusura dell' area a caldo, il rilancio dell' attività logistica, il potenziamento dell' area a freddo e la riconversione della centrale di produzione di energia elettrica*

"A fronte di quanto prospettato dall' azienda con le linee del percorso di riconversione industriale, deve corrispondere un impegno delle istituzioni pubbliche per orientare gli investimenti sullo sviluppo dell' area a freddo al fine di favorire la crescita economica del sito industriale di Servola e salvaguardare gli attuali livelli occupazionali". Lo ha affermato ieri a Roma l' assessore al Lavoro del Friuli Venezia Giulia, Alessia Rosolen, a margine della riunione del Gruppo di coordinamento e controllo per l' attuazione dell' Accordo di programma "per la disciplina degli interventi relativi alla riqualificazione delle attività industriali e portuali e del recupero ambientale nell' area di crisi industriale complessa di Trieste".

Decarbonizzazione e riconversione Nel corso dell' incontro, i vertici del Gruppo Arvedi hanno illustrato le linee di azione finalizzata alla decarbonizzazione e alla riconversione dell' area a caldo dello stabilimento siderurgico di Servola. "È un primo passo concreto che vede la realizzazione degli sforzi compiuti dalla Regione per la chiusura dell' area a caldo", ha detto l' assessore regionale all' Ambiente, Fabio Scoccimarro, presente anch' egli alla riunione assieme al ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, e ai rappresentanti del Comune di Trieste e dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. Lo stesso Scoccimarro ha anche rimarcato come la Regione sia disponibile a collaborare con l' azienda al fine di accelerare la parte burocratica relativamente agli incentivi e alle agevolazioni previste dalla legge, "con l' obiettivo di far coincidere i tempi e le scadenze a cui deve sottostare l' impresa con quelle che sono le aspettative dei lavoratori".

Quattro pilastri Il percorso comprende quattro pilastri: la chiusura dell' area a caldo, il rilancio dell' attività logistica, il potenziamento dell' area a freddo e la riconversione della centrale di produzione di energia elettrica. Accanto a una quota di investimenti aziendali concentrati nella prima fase del progetto, è previsto il concorso di supporti economici pubblici e privati. Il passaggio successivo, come sottolineato da Rosolen in accordo con Patuanelli, delinea un iter dedicato agli approfondimenti tecnici presso i ministeri competenti (Ambiente, Lavoro, Infrastrutture) per verificare la fattibilità e i tempi di realizzazione di quanto illustrato oggi dall' azienda.

# Trieste Prima

Trieste

## Porto, logistica e ricerca: a Trieste il nuovo Console Generale dell' Austria

*Il Console Generale Mantl è stato ricevuto in Municipio. Polidori: "L' Austria valuti l' assunzione in gestione di un' area del Porto di Trieste, analogamente a quanto in corso da parte dell' Ungheria".*

Un articolato esame della situazione geo-economica triestina assieme a un ampio confronto di idee sui principali aspetti di comune interesse della scena internazionale sono stati al centro della visita di presentazione in Municipio del neo-insediato Console Generale d' Austria a Milano Clemens Mantl che, accompagnato dalla Console onoraria a Trieste Sabrina Strolego, è stato ricevuto dal Vicesindaco Paolo Polidori nel tradizionale Salotto Azzurro. Ha introdotto proprio la Console Strolego indicando in "logistica, ricerca e innovazione" i maggiori punti d' attenzione austriaci per un rafforzamento dei rapporti reciproci e presentando quindi il Console Generale Mantl - che vanta peraltro un ampio curriculum di esperienze internazionali in Medio Oriente, Europa Centrale e Balcani, nonché ultimamente quale direttore dell' Ufficio austriaco per la Scienza e la Tecnologia a Washington - come un buon conoscitore anche della nostra Regione avendo compiuto gli studi post-laurea in Scienze diplomatiche proprio nella sede di Gorizia della nostra Università. Il Vicesindaco Polidori ha colto l' occasione per sottolineare e ribadire i molti e forti legami che da sempre uniscono i nostri territori e che per tanti triestini si traducono in un senso di vera e propria appartenenza, anche per effetto delle proprie storie e origini personali e familiari. Il cordiale incontro è quindi entrato nel vivo delle possibilità di un concreto incremento dei rapporti fra l' Austria e - come ha detto Mantl - "un territorio sempre molto importante per noi, dove peraltro anche la 'diplomazia diretta' fra le diverse città e regioni sui temi di comune interesse assume un ruolo sempre più significativo". "In ogni modo, nei prossimi quattro anni del mio mandato - ha aggiunto il diplomatico - prevedo che un sempre maggiore ruolo sarà rivestito, nei nostri scambi, dai temi della logistica e della portualità, dell' innovazione e della ricerca." Un punto, quest' ultimo, sul quale il Vicesindaco Polidori non ha trascurato di ricordare la peculiarità di Trieste, città che vanta la presenza di ben 37 ricercatori ogni 1000 abitanti. Rimarcando poi le altre e ancor più specifiche "specialità" inerenti il nostro Porto, "non solo lo scalo più ferroviario d' Italia ma Porto Franco Internazionale 'assistito' da un particolare regime giuridico previsto dal Trattato di Pace del 1947, motivo anche questo per il quale l' Ungheria intende proprio ora 'ritagliarsi' un proprio spazio all' interno dello scalo giuliano." E a tale proposito Polidori ha proposto al Console l' opportunità che anche l' Austria valuti, analogamente all' Ungheria, la possibilità di un' assunzione in gestione di un' area del nostro Porto. Tema che il Console Mantl ha assicurato di voler esaminare e approfondire, sottolineando in ogni caso il vivo interesse austriaco per un accrescimento dei rapporti e per un ulteriore rafforzamento e velocizzazione dei collegamenti con lo scalo di Trieste. Non è mancata da parte del Vicesindaco un' illustrazione delle potenzialità di riuso del Porto Vecchio in un' ottica commerciale, turistica e del terziario, ricordando anche il prossimo appuntamento con il Salone scientifico internazionale di ESOF 2020 che vedrà qualificate presenze austriache. Nel corso dell' incontro si sono toccati anche temi più vasti, riguardanti in modo molto diretto le aree di questa parte d' Europa e i nostri due Paesi, come ad esempio le politiche riguardo ai migranti, in particolare - come ha evidenziato Polidori - per quei flussi che, sempre più numerosi, passano per la cosiddetta "rotta balcanica". In proposito il Console Mantl ha precisato come in questo momento siano ancora in divenire, dopo le recenti elezioni, le trattative politiche per la formazione di un nuovo Governo, dopo la quale anche questi aspetti di rilevante dimensione internazionale potranno venir meglio e più puntualmente precisati. L' auspicio comune,

**TRIESTEPRIMA** Cronaca

**Porto, logistica e ricerca: a Trieste il nuovo Console Generale dell'Austria**

Il Console Generale Mantl è stato ricevuto in Municipio, Polidori: "L'Austria valuti l'assunzione in gestione di un'area del Porto di Trieste, analogamente a quanto in corso da parte dell'Ungheria".

**Mediastazione** 22 ottobre 2019

**I più letti di oggi**

- Top, scifite e spionaggio: la parte di via Cavour non sarà più abitata
- La Polizia Locale indaga: tutte le possibili cause della morte
- Caso di scippo: il feroce di Porto Vecchio, con un bilancio della novità Italia
- Porto Vecchio: 10 trattative per un nuovo scalo di Porto Vecchio

**U**n articolato esame della situazione geo-economica triestina assieme a un ampio confronto di idee sui principali aspetti di comune interesse della scena internazionale sono stati al centro della visita di presentazione in Municipio del neo-insediato Console Generale d'Austria a Milano **Clemens Mantl** che, accompagnato dalla Console onoraria a Trieste **Sabrina Strolego**, è stato ricevuto dal **Vicesindaco Paolo Polidori** nel tradizionale Salotto Azzurro.

Ha introdotto proprio la **Console Strolego** indicando in "logistica, ricerca e innovazione" i maggiori punti d'attenzione austriaci per un rafforzamento dei rapporti reciproci e presentando quindi il **Console Generale Mantl** - che vanta peraltro un ampio curriculum di esperienze internazionali in Medio Oriente, Europa Centrale e Balcani, nonché ultimamente quale direttore dell'Ufficio austriaco per la Scienza e la Tecnologia a Washington - come un buon conoscitore anche della nostra Regione avendo compiuto gli studi post-laurea in Scienze diplomatiche proprio nella sede di Gorizia della nostra Università.

Il **Vicesindaco Polidori** ha colto l'occasione per sottolineare e ribadire i molti e forti legami che da sempre uniscono i nostri territori e che per tanti triestini si traducono in un senso di vera e propria appartenenza, anche per effetto delle proprie storie e origini personali e familiari. Il cordiale incontro è quindi entrato nel vivo delle possibilità di un concreto incremento dei rapporti fra l' Austria e - come ha detto Mantl - "un territorio sempre molto importante per noi, dove peraltro anche la 'diplomazia diretta' fra le diverse città e regioni sui temi di comune interesse assume un ruolo sempre più significativo". "In ogni modo, nei prossimi quattro anni del mio mandato - ha aggiunto il diplomatico - prevedo che un sempre maggiore ruolo sarà rivestito, nei nostri scambi, dai temi della logistica e della portualità, dell' innovazione e della ricerca." Un punto, quest' ultimo, sul quale il **Vicesindaco Polidori** non ha trascurato di ricordare la peculiarità di Trieste, città che vanta la presenza di ben 37 ricercatori ogni 1000 abitanti. Rimarcando poi le altre e ancor più specifiche "specialità" inerenti il nostro Porto, "non solo lo scalo più ferroviario d' Italia ma Porto Franco Internazionale 'assistito' da un particolare regime giuridico previsto dal Trattato di Pace del 1947, motivo anche questo per il quale l' Ungheria intende proprio ora 'ritagliarsi' un proprio spazio all' interno dello scalo giuliano." E a tale proposito **Polidori** ha proposto al Console l' opportunità che anche l' Austria valuti, analogamente all' Ungheria, la possibilità di un' assunzione in gestione di un' area del nostro Porto. Tema che il Console **Mantl** ha assicurato di voler esaminare e approfondire, sottolineando in ogni caso il vivo interesse austriaco per un accrescimento dei rapporti e per un ulteriore rafforzamento e velocizzazione dei collegamenti con lo scalo di Trieste. Non è mancata da parte del **Vicesindaco** un' illustrazione delle potenzialità di riuso del Porto Vecchio in un' ottica commerciale, turistica e del terziario, ricordando anche il prossimo appuntamento con il Salone scientifico internazionale di ESOF 2020 che vedrà qualificate presenze austriache. Nel corso dell' incontro si sono toccati anche temi più vasti, riguardanti in modo molto diretto le aree di questa parte d' Europa e i nostri due Paesi, come ad esempio le politiche riguardo ai migranti, in particolare - come ha evidenziato **Polidori** - per quei flussi che, sempre più numerosi, passano per la cosiddetta "rotta balcanica". In proposito il Console **Mantl** ha precisato come in questo momento siano ancora in divenire, dopo le recenti elezioni, le trattative politiche per la formazione di un nuovo Governo, dopo la quale anche questi aspetti di rilevante dimensione internazionale potranno venir meglio e più puntualmente precisati. L' auspicio comune,

## Trieste Prima

### Trieste

---

per questo e per tutti gli altri aspetti della vita civile e del progresso delle nostre popolazioni, è quello - è stato concordato - di addivenire a una sempre maggiore cooperazione europea, "anche tramite una più stretta unione fra i diversi Paesi, poiché - ha osservato Mantl - non può che essere questo il nostro futuro, anche per potersi confrontare con le più grandi entità come gli USA, la Russia e la Cina". "Conservando però le rispettive caratteristiche e senza perdere le positive, preziose peculiarità di ognuno, meglio se nell' ambito di una 'Europa dei popoli'" ha auspicato dal canto suo il Vicesindaco Polidori. Il lungo e non rituale incontro si è concluso con l' impegno di una nuova visita a Trieste, anche per un esame più approfondito del contesto del Porto Vecchio. In precedenza il Console Generale Mantl aveva incontrato i vertici dell' Università, della Regione FVG, della Camera di Commercio e della Prefettura, recandosi successivamente in visita alla Questura, all' Autorità Portuale e al Porto Nuovo.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## Navi, Marittima dedicata alla qualità e non alla quantità

Con il cambio del Governo è ripreso il balletto sul tema del crocierismo a Venezia e le istituzioni interessate, dal Comune ai ministri, passando per la Regione, sembrano aver archiviato la linea confusa del precedente ministro delle Infrastrutture, il grillino Danilo Toninelli, che aveva almeno il merito di preoccuparsi anche della laguna, oltre che di San Marco. L'opzione che va per la maggiore vuole le grandi navi in zona Industriale, passando per Malamocco e il canale dei Petroli, mentre le navi di dimensioni minori continuerebbero ad andare alla Marittima proseguendo da Porto Marghera per il canale Vittorio Emanuele, da scavare. Come, ma non lo dicono, sarebbe da scavare, allargare, arginare anche il Canale dei Petroli. Greta Thunberg invita ad ascoltare la scienza, ma che il più grande conoscitore della laguna, il professor Luigi D'Alpaos, già titolare della cattedra di Idraulica dell'Università di Padova, dica che queste navi in laguna sono una follia evidentemente non conta, ed è curioso che il primo a dare il "la" al nuovo balletto sia stato il ministro dei Beni culturali, Dario Franceschini, evidentemente disconoscendo quel valore culturale e ambientale che per un millennio i veneziani hanno attribuito alla laguna, per loro sacra, inviolabile, intoccabile. Altri tempi. In tutta questa vicenda, però, c'è una cosa che ha quasi dell'incredibile: gli armatori decidono quali navi mandare (200 metri, 300, presto 400), quante navi mandare (anche 12 praticamente insieme) e quando mandarle (generalmente concentrate nel fine settimana), e alle Autorità italiane resta solo il compito di trovare un posto dove metterle. A nessuno viene in mente che i problemi non vanno subiti ma vanno governati, che forse è questo modello di crocierismo inquinante, pericoloso, fondato sul gigantismo crescente che va cambiato, e che le istituzioni dovrebbero fare proprio questo, mentre invece ormai da otto anni tutti si accapigliano solo sul dove collocare le grandi navi: bocca di Lido, bocca di Malamocco, zona industriale di Marghera, Fusina, Chioggia, Bacàn, mare aperto, altrove. Posto così, il problema evidentemente è irrisolvibile. Da questo punto di vista, ha un valore quasi epocale l'incontro svoltosi nei giorni scorsi a Venezia, promosso dal presidente dell'Autorità portuale, Pino Musolino, tra i rappresentanti dei porti crocieristici di Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik (Ragusa), Malaga, Marsiglia Fos, mentre Barcellona, pur aderendo, non ha potuto mandare un rappresentante a causa delle tensioni in atto in città. Tutti patiscono problemi per le crociere, tutti hanno tensioni con le cittadinanze e i movimenti che protestano e hanno deciso di coordinarsi per spingere gli armatori a cambiare proprio il modello frenando il gigantismo e riducendo l'impatto sulle fragili città storiche. Si punta a navi "Modello Europa", che forse sarebbe meglio chiamare "Modello Venezia", sostenibili nei numeri e nelle misure, pulite sul serio, che consentirebbero ciò che molti chiedono da tempo: una Marittima dedicata alla qualità e non alla quantità, attrattiva anche per quegli yacht che già oggi, senza una vera politica promozionale, portano in città milioni di euro. E si pensi che valore aggiunto potrebbe rappresentare il dedicare alla manutenzione di tali yacht i bacini dell'Arsenale, i più belli del Mediterraneo. Si apre dunque un percorso, che richiederà il suo tempo, ed è dunque un peccato che per imboccarlo si siano persi tanti anni, perché esso è tracciato fin dal 2012 ed è scolpito nell'articolo 35 bis del Piano di assetto del territorio votato dal consiglio comunale, la cornice per ogni futura programmazione urbanistica. Esso impone come obiettivo l'estromissione delle navi che studi scientifici indipendenti



QUESTO MESE SIAMO EXTRABONUS CON TUTTI.

IN TUTTA LA GAMMA FIAT: RIBANCIAMO IL ZERO INTERESSI E FINO A 4.000€ IN EXTRABONUS. AD ESEMPIO, GAMMA 500X, DA 1799€ AL MESE.

TAN 0% - TAEG 1,01%

Campello Motors  
www.campellomotors-fiatsgsp.it

MESTRE - Via Garibaldi, 22 - tel. 041 8947749  
MIRANO (VE) - Via Cavio di Sala, 74/B - tel. 041 5788141

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

dichiarassero incompatibili con Venezia e con il recupero morfologico della laguna, limitando l' accesso a quelle dotate di caratteristiche di complessiva sostenibilità. Se i sindaci che da allora si sono succeduti (Orsoni, il commissario Zappalorto, Brugnaro) non si sono sentiti vincolati a tale precisa disposizione amministrativa, ciò è anche per la mancata spinta del comitato NoGrandiNavi che, nelle sue componenti più strutturate (Ambiente Venezia e il Centro Sociale Morion), ha abbandonato la linea che egli stesso aveva a quel tempo delineato per appoggiare il progetto Duferco-De Piccoli nella bocca di Porto di Lido, anche se ora il Morion sembra averci ripensato. Se la logica del cambio di modello, verso la quale si stanno orientando le autorità portuali europee, fosse fatta propria anche a livello istituzionale, abbandonando le strade cieche fin qui seguite, forse il problema delle grandi navi potrebbe essere finalmente risolto, con vantaggi per la città, i cittadini, gli operatori portuali, i costruttori navali. \* Giornalista e scrittore.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porta container

## Sindacati proteste sbagliate

Le navi porta container sovra dimensionate non possono percorrere più il canale dei Petroli secondo l'ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia. Nello stesso tempo, si sa che la linea di tendenza sarà quella di costruire navi sempre più grandi. Navi oceaniche, appunto, non adatte al contesto lagunare. Si dovrà forzare lo stato delle cose, fino a trasformare la laguna in un oceano? Non mi sorprende affatto che a protestare siano le agenzie marittime e i terminalisti, visto che la loro logica è il maggior profitto. Mi sorprende invece che protestino i sindacati di categoria, unitamente, anziché provare a fare delle proposte consone con la natura di Venezia. Proprio loro che hanno pagato con la morte di tanti operai la forzatura del primo sviluppo petrochimico di Porto Marghera. Non appartiene certo a loro la logica del profitto che genera degli stravolgimenti della natura. Hugo Marquez Venezia.

LETTERE E OPINIONI 17

### DITELLO ALLA NUOVA

#### Navi, Marittima dedicata alla qualità e non alla quantità

**L'INTERVISTA**  
**SINDACATI**  
**proteste sbagliate**

La Capitaneria di Porto di Venezia ha ordinato che le navi porta container di oltre 150 metri non possano più percorrere il canale dei Petroli. Nello stesso tempo, si sa che la linea di tendenza sarà quella di costruire navi sempre più grandi. Navi oceaniche, appunto, non adatte al contesto lagunare. Si dovrà forzare lo stato delle cose, fino a trasformare la laguna in un oceano? Non mi sorprende affatto che a protestare siano le agenzie marittime e i terminalisti, visto che la loro logica è il maggior profitto. Mi sorprende invece che protestino i sindacati di categoria, unitamente, anziché provare a fare delle proposte consone con la natura di Venezia. Proprio loro che hanno pagato con la morte di tanti operai la forzatura del primo sviluppo petrochimico di Porto Marghera. Non appartiene certo a loro la logica del profitto che genera degli stravolgimenti della natura. Hugo Marquez Venezia.

### QUESTO MESE SIAMO EXTRABONUS CON TUTTI.



IN TUTTA LA GAMMA FV7, PERMANI, FV7L, ZERO INTERESSI. E FINO A 4.000€ DI EXTRABONUS, AD ESEMPIO, GAMMA DUX, DA 1199€ AL MESE.

TAN 0% - TAEG 1,01%

**Campello Motors**  
www.campellomotors-fcafiat.it

MESTRE - Via Seregni, 25 - tel. 041 8947749  
MIRANO (VE) - Via Cavio di Salla, 74/b - tel. 041 8788411

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la lettera al ministero

## «Manutenzione il nuovo protocollo non serve»

veneziana. «Il Porto e il suo presidente Musolino chiedono il protocollo fanghi per proseguire con le attività di manutenzione. Ma il protocollo è un falso problema. È in vigore dal 1993, e non rappresenta alcun problema alla operatività del porto secondo il Piano Regolatore Portuale vigente e non contrasta con i compiti del Provveditorato». Andreina Zitelli, docente luav ed esperta di Impatto ambientale, ha scritto ieri all' Ispra, l' Istituto superiore per la ricerca e la Protezione ambientale, e al sottosegretario all' Ambiente Roberto Morassut. «Il Protocollo è un disciplinare tecnico operativo», scrive Zitelli, «e fa parte del corpus delle disposizioni delle Leggi speciali per Venezia, che hanno prevalenza sulle leggi ordinarie. Lo hanno ampiamente applicato i precedenti Presidenti dell' Autorità Portuale e i Commissari straordinari». «Toccare il protocollo esistente», continua, «vuol dire andare incontro ad una maggior complessità di cui non si ravvisa la necessità. Non esistono "escamotage" per mirare alla declassificazione. Si sa che più si scava un qualunque canale lagunare, questo più si interra. Se l' erosione dei bassi fondali è sollecitata dal passaggio frequente di navi sempre più grandi e dal moto ondoso, più fanghi si saranno scavare e da allocare in base alla loro classificazione». Secondo la docente dunque «la soluzione è palese: bisogna scavare di meno e avere un disegno per la Laguna». «La revisione del Protocollo che tanto si sollecita», scrive al ministero, «non ha alcuna relazione scientifica con il proposito dichiarato di far entrare navi sempre più grandi per il canale industriale Malamocco-Marghera, che ha limiti di connaturati di operatività e di sicurezza, che sono alla base della nuova Ordinanza della Capitaneria di Porto. Il focus non è quindi il Protocollo, ma la mancanza del Piano Morfologico della laguna e la mancanza del conseguente nuovo Piano Regolatore Portuale». «Sulle certezze dei cambiamenti climatici», conclude, «è indispensabile pianificare pensando ad una Laguna sempre più Laguna, cancellare in prospettiva il concetto del Canale dei Petroli, restituire alla morfologia lagunare i fanghi delle Casse di Colmata A e B derivati dallo scavo del canale Malamocco Marghera, delocalizzare le navi più grandi negli off-shore commerciale e turistico». --A. V.

**VENEZIA - LAGO - ISOLE**  
**«Scavare i canali è un danno e non serve**  
**Il porto deve andar fuori dalla laguna»**  
L'ingegnere D'Alpaos lancia l'attacco: «La politica anziché gli esperti. Faghiamo oggi gli interventi sbagliati dei passato»

**Stefano D'Alpaos**  
L'ingegnere D'Alpaos lancia l'attacco: «La politica anziché gli esperti. Faghiamo oggi gli interventi sbagliati dei passato»



Il canale dei Petroli, un'opera di scavo che ha alterato l'equilibrio ecologico della laguna.

### Italia Nostra, un ricorso sugli interventi del canale dei Petroli



Stefano D'Alpaos

### La Rocca (M5S) attacca sui segreti dei gruppi Il Comune «Tutto ok»

Il Comune di Venezia ha approvato il progetto di scavo del canale dei Petroli. La Rocca (M5S) ha criticato l'opera, sostenendo che è un'operazione di scavo che non serve e che è un danno per la laguna.

### «Manutenzione il nuovo protocollo non serve»

Andreina Zitelli, docente luav ed esperta di Impatto ambientale, ha scritto ieri all' Ispra, l' Istituto superiore per la ricerca e la Protezione ambientale, e al sottosegretario all' Ambiente Roberto Morassut.

«Il Protocollo è un disciplinare tecnico operativo», scrive Zitelli, «e fa parte del corpus delle disposizioni delle Leggi speciali per Venezia, che hanno prevalenza sulle leggi ordinarie. Lo hanno ampiamente applicato i precedenti Presidenti dell' Autorità Portuale e i Commissari straordinari».

«Toccare il protocollo esistente», continua, «vuol dire andare incontro ad una maggior complessità di cui non si ravvisa la necessità. Non esistono "escamotage" per mirare alla declassificazione. Si sa che più si scava un qualunque canale lagunare, questo più si interra. Se l' erosione dei bassi fondali è sollecitata dal passaggio frequente di navi sempre più grandi e dal moto ondoso, più fanghi si saranno scavare e da allocare in base alla loro classificazione».

Secondo la docente dunque «la soluzione è palese: bisogna scavare di meno e avere un disegno per la Laguna». «La revisione del Protocollo che tanto si sollecita», scrive al ministero, «non ha alcuna relazione scientifica con il proposito dichiarato di far entrare navi sempre più grandi per il canale industriale Malamocco-Marghera, che ha limiti di connaturati di operatività e di sicurezza, che sono alla base della nuova Ordinanza della Capitaneria di Porto. Il focus non è quindi il Protocollo, ma la mancanza del Piano Morfologico della laguna e la mancanza del conseguente nuovo Piano Regolatore Portuale».

«Sulle certezze dei cambiamenti climatici», conclude, «è indispensabile pianificare pensando ad una Laguna sempre più Laguna, cancellare in prospettiva il concetto del Canale dei Petroli, restituire alla morfologia lagunare i fanghi delle Casse di Colmata A e B derivati dallo scavo del canale Malamocco Marghera, delocalizzare le navi più grandi negli off-shore commerciale e turistico».

--A. V.

LA RIVISTA DI POLITICA E CULTURA



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

portualità e salvaguardia

## «Scavare i canali è un danno e non serve Il porto deve andar fuori dalla laguna»

L'ingegnere D'Alpaos lancia l'allarme: «La politica ascolti gli esperti. Paghiamo oggi gli interventi sbagliati del passato»

Alberto Vitucci Venezia. «Sono matti. Non possiamo adattare la laguna alle nuove navi transoceaniche. Come dico da tempo inascoltato, l'unica soluzione per dare certezze e futuro al porto è quello di pensarlo fuori dalla laguna». Il professor Luigi D'Alpaos, ingegnere idraulico di fama, da anni ha lanciato l'allarme sulla situazione della laguna. «Un malato grave. Non è indifferente cosa si fa in laguna. Dagli interventi sbagliati degli ultimi decenni derivano molti guai di oggi. Sono anche stufo di ripeterlo. Tanto poi le decisioni le prende la politica. Che spesso decide senza ascoltare gli esperti». D'Alpaos è reduce dalla presentazione del suo ultimo libro «Sos laguna». Che viene dopo i «Fatti e misfatti dell'idraulica laguna», denuncia di quello che si è fatto di sbagliato. Scavo di nuovi canali, a cominciare dal canale dei Petroli, grandi navi, scavi per il Mose. Risultato: la laguna perde sedimenti, la profondità media aumenta, l'acqua entra con maggiore forza e frequenza. «Tutte queste cose le avevamo dette e segnalate, provate con sistemi scientifici», dice il professore, risultati: zero. La laguna Sud è destinata a morire se si va avanti così. L'erosione ne ha sconvolto le caratteristiche, modificato la vita sott'acqua». Dunque, secondo D'Alpaos, scavare nuovi canali e approfondire quelli esistenti «sarà un ulteriore danno». «La cosa drammatica», continua, «è che qua si torna sempre indietro. Non capiscono che queste scelte che oggi sembrano incoraggiare lo sviluppo e l'economia avranno invece vita molto breve. Tra dieci anni avremo un problema grande, per l'aumento previsto del livello dei mari. Se il Mose funzionerà si dovrà comunque fare i conti con le chiusure che saranno alla media di una ogni due giorni, anche di più. Il porto non potrà più vivere dentro la laguna. Né il porto commerciale né quello per i passeggeri delle crociere». «Tra portualità e salvaguardia», conclude D'Alpaos, «il conflitto che oggi appena si percepisce diventerà insanabile. La portualità no ci sarà più. Non capiscono che questo è un problema strategico, che va affrontato subito su base scientifica. Siamo già in ritardo. E scavando i canali, oltre a distruggere la laguna, non risolveranno nulla». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



## Imprese all' attacco: «La politica vuole la morte del porto»

*Operatori ed agenti intervengono sul mancato escavo dei canali*

PORTO MESTRE Non condividono i tre giorni di sciopero proclamati dai Sindacati al Porto (il primo entro fine mese) ma solo per una questione di forma, perché, dicono gli imprenditori, «non possiamo che comprenderne le ragioni, ormai siamo allo stremo delle forze». Questa volta si sono messi tutti assieme e hanno scritto una nota che accusa amministratori pubblici e burocrazia: «La politica del non decidere vuole la morte del Porto di Venezia» affermano Assoagenti Veneto, Assoped, Confetra Nord Est e Doganalisti Venezia a proposito del mancato escavo dei canali che sta un po' alla volta uccidendo lo scalo. Non c'è solo questo problema ad assillare gli operatori, perché com'è noto ci sono pure le navi da crociera da sistemare, ma quello più immediato da risolvere è proprio lo scavo dei canali portuali: se non torneranno alle profondità stabilite dal Piano regolatore del Porto, infatti, resteranno fuori sia le navi commerciali sia quelle per i passeggeri, già ostacolate dalle limitazioni derivanti dal Mose. L'impegno del ministero dell'Ambiente (ribadito dal sottosegretario Alberto Morassut al parlamentare veneziano Nicola Pellicani) per approvare il Protocollo fanghi entro la fine dell'anno, e l'interesse dimostrato dal nuovo ministro dei Trasporti Paola De Micheli non bastano, insomma, agli operatori e ai lavoratori dello scalo che da troppi anni stanno attendendo soluzioni concrete. «È arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità: la comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese dovute alla burocrazia e alle non scelte dei decisori pubblici» scrivono i responsabili delle quattro associazioni che non comprendono come una normale attività di manutenzione dei canali trovi tutti questi ostacoli: «Vi è uno stallo ingiustificato imposto da chi deve predisporre le relative autorizzazioni. E più emblematico, e tipicamente italiano, è che queste scelte dipendono in definitiva da due soli ministeri, Infrastrutture e Ambiente per mezzo delle varie emanazioni funzionali periferiche». E, intanto, finché operatori e lavoratori aspettano, «gli armatori (sia delle navi porta container sia di quelle da crociera) stanno forzatamente da mesi spostando le navi e le prenotazioni per i prossimi anni verso altri porti limitrofi». (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Venezia Estuario

### Imprese all' attacco: «La politica vuole la morte del porto»

Operatori ed agenti intervengono sul mancato escavo dei canali

#### L'isola vieta i cippi per i defunti

Il proprietario del Piadà vuole fermare il progetto scoglio del Memorial Hoof

#### Il benessere entra tra gli scopi del Patentino dell'ospitalità

Chioggia

### Gpl, oggi la seconda prova della sirena d' allarme

Seconda prova di funzionamento della sirena di allarme del deposito Gpl, oggi alle 14. Lo ha comunicato la Prefettura di Venezia all' amministrazione comunale che, come già accaduto il 7 ottobre, in occasione della prima prova, deve accettare l' incombenza. «Anche questa volta dobbiamo attenerci a quanto comunicatoci dalla Prefettura spiega, infatti, il vicesindaco Marco Veronese anche se non siamo d' accordo, come comunicato allo stesso Ente in precedenza». Quindii giorni fa, la prova sirena era stata accompagnata da una manifestazione del Comitato No-gpl e degli studenti Friday for future che avevano inscenato un die-in davanti al municipio di Chioggia. Era seguito, il giovedì successivo, un convegno in auditorium sull' argomento, a proposito del quale il sindaco, Alessandro Ferro, fa sapere che l' amministrazione comunale «sta dando seguito alle azioni necessarie per dotarsi, il prima possibile, dello studio per la valutazione dei rischi del transito delle navi gasiere nel porto di Chioggia, da utilizzare poi nelle sedi opportune. È già stato effettuato un sopralluogo via mare», conclude il primo cittadino. Con la determinazione n. 2108 del 15/10/2019 ad oggetto Determina di efficacia aggiudicazione per integrazione del piano di protezione civile relativo alla valutazione degli scenari di rischio delle navi gasiere è stato affidato l' incarico professionale alla ditta Ingegner Francalanza di Pisa. (d.deg)

The clipping is from the 'Chioggia' section of a newspaper. It features several articles:

- Un parcheggio atteso da 25 anni**: An article about a long-awaited parking lot project in Chioggia, mentioning the 2008 tender and the 'Bontekka' company.
- Gpl, oggi la seconda prova della sirena d'allarme**: A short article related to the main headline, reporting on the second test of the gas alarm siren.
- Era incustodito il cane che ha morso il bambino**: An article about a dog bite incident involving a child, mentioning the 'Pubblica Assistenza' and the 'Cane'.

There are also smaller articles and notices, including one about a death in Rome and another about a dog bite.



## Assoagenti Veneto, Assosped, Confetra Nord Est e Doganalisti Venezia contro il mancato escavo nel Porto

(FERPRESS) - Venezia, 22 OTT - "E' arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità: la comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese dovute alla burocrazia e alle non scelte dei decisori pubblici". Così in una nota Assoagenti Veneto, Assosped, Confetra Nord Est e Doganalisti Venezia. "Attendiamo da mesi se non anni oramai che venga rispettato quanto previsto dal Piano Regolatore del Porto e cioè il rispetto delle quote dimensionali dei canali portuali già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose. Si tratta di una normale attività di manutenzione che è bloccata perché vi è uno stallo ingiustificato imposto da chi deve predisporre le relative autorizzazioni: e più emblematico e tipicamente italiano è che le scelte in stallo dipendono in definitiva da due soli ministeri (Infrastrutture e Ambiente) per mezzo delle varie emanazioni funzionali periferiche. Gli operatori del porto sono allo stremo delle forze, senza dimenticare che la questione delle cosiddette 'grandi navi' si somma o meglio si incardina in quello appunto degli interventi manutentivi ed escavi di tutto il sistema portuale veneziano. E' fatto noto che gli stessi armatori (sia container che crociere) stanno forzatamente da mesi spostando le navi e le prenotazioni per i prossimi anni verso porti limitrofi. In questo senso condividiamo appieno le stesse preoccupazioni manifestate dai sindacati dei lavoratori in questi giorni e che avrà come effetto azioni che noi non condividiamo nella forma ma che non possiamo che comprendere. Confermiamo che da parte nostra continueremo ad avviare tutte le iniziative necessarie, per far valere le nostre ragioni e i nostri diritti in antitesi a chi per troppo tempo ha preferito non decidere e, di questo, ne dovrà rispondere nell' ambito del suo mandato", concludono le associazioni.



## Mancato escavo blocca il porto di Venezia

Redazione

VENEZIA In merito al mancato escavo dei canali portuali che sta bloccando le attività dello scalo lagunare, prendono posizione comune alcune associazioni di categoria: Assoagenti Veneto, Assosped, Confetra Nord Est e Doganalisti Venezia. E' arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità: la comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese dovute alla burocrazia e alle non scelte dei decisori pubblici, scrive in un comunicato congiunto le quattro associazioni. Attendiamo da mesi se non anni oramai che venga rispettato quanto previsto dal Piano regolatore del porto e cioè il rispetto delle quote dimensionali dei canali portuali già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose. Si tratta di una normale attività di manutenzione che è bloccata perché vi è uno stallo ingiustificato imposto da chi deve predisporre le relative autorizzazioni: e più emblematico e tipicamente italiano è che le scelte in stallo dipendono in definitiva da due soli ministeri (Infrastrutture e Ambiente) per mezzo delle varie emanazioni funzionali periferiche. Gli operatori del porto sono allo stremo delle forze, senza dimenticare che la questione delle cosiddette grandi navi' si somma o meglio si incardina in quello appunto degli interventi manutentivi ed escavi di tutto il sistema portuale veneziano. E' fatto noto che gli stessi armatori (sia container che crociere) stanno forzatamente da mesi spostando le navi e le prenotazioni per i prossimi anni verso porti limitrofi. In questo senso conclude la nota condividiamo appieno le stesse preoccupazioni manifestate dai sindacati dei lavoratori in questi giorni e che avrà come effetto azioni che noi non condividiamo nella forma ma che non possiamo che comprendere. Confermiamo che da parte nostra continueremo ad avviare tutte le iniziative necessarie, per far valere le nostre ragioni e i nostri diritti in antitesi a chi per troppo tempo ha preferito non decidere e, di questo, ne dovrà rispondere nell'ambito del suo mandato.



### Crocieristica sostenibile del futuro

GAM EDITORI

22 ottobre 2019 - Le delegazioni di sette dei principali porti crocieristici europei - Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos - si sono riunite oggi a Venezia, presente in qualità di uditore anche un rappresentante dell' International Transport Forum, rispondendo all' iniziativa "CRUISE 2030 CALL FOR ACTION" lanciata nel luglio 2019 dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino. Scopo dell' iniziativa, delineare strategie comuni volte ad accrescere la compatibilità fra il settore crocieristico e le realtà urbane e ambientali europee. Le delegazioni hanno riconosciuto l' importanza economica e occupazionale del crocierismo ma, allo stesso tempo, i presenti hanno convenuto sulla necessità di intervenire in modo coordinato per contenere o eliminare i costi esterni connessi a tale fenomeno. Nel corso del meeting, ciascuna realtà portuale ha potuto sottolineare le diverse specificità dei relativi scali e, conseguentemente, le diverse criticità da affrontare e risolvere. Al fine di ottenere un quadro il più preciso, il porto di Venezia ha coinvolto i partecipanti in un' indagine volta a individuare le caratteristiche funzionali e infrastrutturali di ciascuno scalo e, conseguentemente, le relative criticità. Il prossimo meeting si terrà a gennaio 2020 presso il porto di Palma di Maiorca. Nel mentre le delegazioni hanno deciso di lavorare a un piano d' azione con l' obiettivo di giungere al prossimo incontro con un documento condiviso da approvare.

The screenshot shows a news article on a website. The main article is titled "Crocieristica sostenibile del futuro" and includes a photograph of a meeting. To the right, there are several smaller news snippets with titles like "Piano Magalier e PORTNAlveperle saranno presentati al Shipping and the Law 2019 Napoli 9-10 ottobre", "Il viaggio 2019 La Spezia 16-17 ottobre", "Italian Cruise Day 2019 Cagliari 18-19 ottobre", "Convegno TVI Crocieristica Nazionale Propeller Club Genova 11 ottobre", "Giulia degli Angeli nome del Fondesco Libo-Ag Maritime Sardegna Cagliari 25 ottobre", "Assemblea Annuale CONTEFERBA Roma 25 ottobre", "Assemblea Generale ALPS Roma 11 novembre", "Assemblea Annuale AGORA CONTEFERBA Roma 11 novembre", "Dati International CruiseNet e sui National and Maritime Centers (AFNCA) Napoli 14-15 novembre", "Piano A. FUSCO CONTEFERBA Messina", and "Piano alla attività di CONTEFERBA in Conferenza Generale Italiana del Trasporto a vela Legnano - CLICCA PER OTTENERE".



# Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

ALLA SCOPERTA DEI COMITATI Nato nel 2014 conta 90 iscritti I portavoce sono Angelo Zoia e Antonella Fabri: «La vittoria sul bitume»

## Savona Porto Elettrico si batte per azzerare i fumi delle navi

IL CASO

Silvia Campese

**SAVONA** Il loro simbolo è una nave da crociera stilizzata con una spina da attaccare nella presa elettrica: un invito a sostituire le emissioni di fumo con l'elettificazione delle banchine. Sono i membri del comitato "Savona Porto Elettrico", un gruppo nato nel 2014, in occasione della manifestazione, organizzata da Italia Nostra, di contestazione al primo approdo di Costa Smeralda. Oggi sono una novantina gli aderenti, con due portavoce: Angelo Ezio Zoia e Antonella Fabri. Balzati agli onori della cronaca nel giugno del 2015, quando scoppiò la battaglia contro il deposito di bitume, che doveva sorgere nel porto di Savona, proseguono il loro impegno. «Siamo stati noi a lanciare l'allarme sul bitume - dice Zoia - chiedendo un incontro pubblico in Comune, a cui prendessero parte politici e l'allora presidente dell'Autorità portuale Miazza. Tante le forze politiche che poi ci seguirono, per giungere, alla fine, all'obiettivo: la rinuncia da parte degli imprenditori». Il tema costante rimane quello dello scopo fon dativo del gruppo: una sollecitazione verso le istituzioni affinché promuovano l'elettificazione del porto di Savona. «Quando siamo partiti - dice Zoia - poco si sapeva dell'inquinamento da fumi delle navi da crociera. Abbiamo organizzato convegni, approfondimenti, riunioni ristrette del nostro gruppo e con i cittadini. Per ora le azioni compiute e le richieste alle autorità competenti non hanno portato a risultati concreti: il tema, però, è ora noto a tutti i cittadini. A Vado, poi, grazie anche a Italia Nostra, si è ottenuta almeno la predisposizione per l'elettificazione della piattaforma». Nuova battaglia, portata avanti in parallelo alle altre, è, ora, quella mirata a una completa e articolata valutazione di rischio rispetto al prossimo approdo di Costa Smeralda, l'ammiraglia dotata di un serbatoio a gas di grandi dimensioni. «Si tratta di 3.500 metri cubi di gas liquefatto a meno 162 gradi - spiega - In altre circostanze entrerebbe in atto la Normativa Seveso con l'identificazione degli stati di rischio: ad oggi, invece, non abbiamo un piano di sicurezza in caso si verificasse un incidente in porto». -

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- SOB AMBIENTE**
- Rischio incendi, gestione inefficace. Manca un'allerta come per le alluvioni**
- Fondazione Cisa istituisce un piano per la prevenzione. Il presidente Fabrizio «Più con la tua, servono a tutti capiti»**
- QUINDI ANNI DI FURBERIA IN PROVINCIA**
- Quando i cittadini curano i progetti di rimboscimento**
- ALLA SCOPERTA DEI COMITATI** (with subtext: «Nato nel 2014 conta 90 iscritti I portavoce sono Angelo Zoia e Antonella Fabri: «La vittoria sul bitume»») and **Savona Porto Elettrico si batte per azzerare i fumi delle navi**

The article includes a photograph of a fire at night and a small table with data. The table has columns for 'Mese', 'Giorno', 'Temperatura', and 'Umidità', with rows for months from January to December.

## Genova fronte del porto

*Dai container all' hi-tech l' assalto della Cina, l' allarme Usa*

DI FEDERICO RAMPINI

L' ambasciatore americano in Italia, Lewis M. Eisenberg, giovedì scorso a Washington ha aperto i lavori del Consiglio per le Relazioni Italia-Stati Uniti con un discorso tipico della "seconda guerra fredda": un monito agli italiani perché non sottovalutino i nuovi pericoli per la sicurezza nazionale. Era chiaro che si riferiva alla Cina. Eisenberg vigila sulla penetrazione cinese nelle infrastrutture italiane. È un esperto: prima di essere mandato a Roma da Donald Trump fu al vertice della Port Authority di New York e New Jersey. Cioè l' ente che gestisce il maggiore porto americano sull' Atlantico. Genova è in cima alle preoccupazioni di Eisenberg, ed è un osservatorio speciale per capire come la Cina avanza in casa nostra. Una collina con vista mare, gli Erzelli, è un punto di partenza per questa esplorazione. Lì c' è una sede dell' Istituto Italiano di Tecnologia, circondata da aziende dei settori biomedico, informatico, della robotica e delle telecom. È anche un "belvedere" affacciato sul porto di Genova, infrastruttura che collega Europa, Norditalia, Mediterraneo. La Cina è già qui in veste di proprietaria, magari a nostra insaputa. Gli americani, loro, ne sono consapevoli. L' Istituto Italiano di Tecnologia (Iit), è una piccola Silicon Valley in casa nostra. È un' eccellenza riconosciuta nel mondo, perfino sorprendente in una città come Genova che troppo spesso è stata sinonimo di decadenza, o addirittura tragedia con il Ponte Morandi. All' Iit lavorano 1.700 ricercatori. Un terzo sono stranieri, venuti da ogni angolo del pianeta, America inclusa. Il 16% sono "cervelli di ritorno", giovani talenti italiani che erano espatriati e ora hanno trovato un' opportunità nel paese natale. Operano in settori di punta come le scienze della vita (biogenetica), la nano-matematica, l' intelligenza artificiale, i super-computer del futuro. Proprio come nelle università americane l' Iit combina la ricerca pura e le applicazioni imprenditoriali: ha già partorito dal suo interno 20 start-up, germogli di aziende. Un simile incubatore d' imprese e vivaio di innovazioni attira le multinazionali: agli Erzelli e dintorni si sono insediate Siemens, Ericsson, Nikon; altre stanno arrivando. Ci sono grandi enti pubblici come l' Agenzia Spaziale Europea che commissionano lavori alle squadre di giovani scienziati. Sulle alture di Genova si lavora alla nano-medicina che consente di trasportare il farmaco esattamente in quel micro-ambiente dentro l' organismo umano dove deve agire. Un altro laboratorio del campus si occupa di un materiale avveniristico, il grafene. È la cosa più sottile che esista in natura, un foglio di grafene ha lo spessore dell' atomo. È più robusto e flessibile dell' acciaio, ha doti prodigiose come conduttore elettrico e termico. Siamo appena agli albori nell' intuire le potenzialità di un materiale che potrebbe dischiudere nuovi orizzonti al risparmio energetico, alla tutela dell' ambiente. In un altro reparto dell' Iit circolano gli I-Cub, "cuccioli di robot", piccole macchine umanoidi oppure centauri, quadrupedi dal corpo umano o quasi. Una linea di questi I-Cub viene concepita e addestrata per le emergenze: devono sostituirsi a noi per intervenire in caso di frane, terremoti, incendi, inondazioni, attentati terroristici. Altre squadre di ricercatori lavorano sulla "economia circolare", l' immagine coniata per descrivere non solo il riciclo e il riuso, la raccolta differenziata e i materiali organici: l' idea di economia circolare evoca una sorta di equilibrio ambientale permanente. Un gioiello come l' Iit non passa inosservato dall' altra parte del mondo. È già finita nelle mani di un proprietario cinese una delle aziende- simbolo di questa Genova hi-tech, la Esaote: all' avanguardia nella biomedica made in Italy, per esempio la produzione di apparecchiature per risonanze magnetiche. In questo caso c' è stata un' acquisizione da parte di un soggetto privato cinese, che con Esaote "presidia" gli Erzelli e così ha messo un piede nel campus tecnologico. C' è un interessamento crescente di Tencent,



# La Repubblica

Genova, Voltri

---

uno dei campioni nazionali su cui punta Xi Jinping. Tencent è la "T" nell' acronimo Bat, insieme a Baidu e Alibaba: sono l' equivalente di Apple Amazon Google, i giganti digitali che hanno costruito posizioni dominanti in Cina e ne hanno espulso gli americani. È aumentato anche l' attivismo di Huawei, il colosso delle telecom che è diventato la bestia nera dell' Amministrazione Trump. È imminente l' inaugurazione di una nuova filiale di Huawei a Genova. Tutto questo accade mentre Washington tenta di stendere un cordone sanitario attorno a Huawei, invitando gli alleati a fare quadrato, in un embargo contro la telefonia 5G "made in China". I vertici dell' lit parlano di una Cina «molto visibile nel campo della robotica, o sui nuovi materiali come il grafene». Constatano che «da qualche anno alcuni dei principali convegni mondiali sulla robotica e l' intelligenza artificiale si sono tenuti a Shanghai, Pechino Hong Kong, Macao ». Aggiungono che «la Chinese Academy of Science è ormai la numero uno per pubblicazioni scientifiche di alto livello nei settori in cui operiamo». I cinesi bussano spesso alle porte dell' lit per proporre collaborazioni, «ma meno lo diciamo agli americani meglio è, con l' aria che tira ». Un centro di eccellenza nella ricerca scientifica come l' lit sente soffiare il vento premonitore della nuova guerra fredda. Deve muoversi con cautela. È un' istituzione pubblica e la maggior parte dei suoi fondi vengono dal nostro Ministero dell' Economia, seguito dall' Unione europea. Tutto ciò che avviene sulla collina degli Erzelli rischia di essere interpretato come una scelta di campo dell' Italia, nel confronto bipolare Usa-Cina. Lo scivolamento del mondo verso la logica dei blocchi, degli schieramenti, è ancora più evidente quando dagli Erzelli si scende verso il mare. Si è parlato molto del porto di Genova come un oggetto del desiderio cinese, quando ci fu la visita di Xi Jinping in Italia e il primo governo Conte accettò di entrare nel progetto Belt and Road firmando un Memorandum ufficiale (23 marzo 2019). In quel documento erano contenuti "protocolli d' intesa" sui porti di Genova e di Trieste. Di tutte le ricchezze italiane, le infrastrutture marittime sono quelle che suscitano l' appetito più immediato. I trasporti navali sono vitali per una superpotenza che ha costruito la sua ricchezza sul commercio estero. La Cina è una grande esportatrice e anche una vorace importatrice (di petrolio, cereali, soia, carni). Alcune Vie della Seta storicamente sfociano nel Mediterraneo, "corridoio" che le merci cinesi usano dai tempi dell' antica Roma. La Repubblica Popolare non può correre il rischio che il clima da nuova guerra fredda le precluda alcune rotte di navigazione, o che certi porti stranieri diventino inaccessibili in seguito a qualche forma di embargo. Sono scenari estremi, ma chi governa Pechino deve tenerli in considerazione. Se i venti del protezionismo preannunciano un cambiamento durevole, allora i cinesi devono correre ai ripari. La loro penetrazione nelle infrastrutture portuali serve a quello. Proprio per questa ragione, quando Conte ha firmato il Memorandum con Xi e in quel documento sono apparsi i porti di Genova e Trieste, l' allarme è scattato subito a Washington. Oltre alle condanne formali per l' ingresso dell' Italia nella Via della Seta, si sono moltiplicate le pressioni informali. Genova, già abituata ad essere un crocevia commerciale, è diventata anche una frontiera calda della geopolitica, con visite ravvicinate di diplomatici americani e ministri cinesi. Ci sono città che hanno avuto già il destino di essere "linee rosse", confini tra imperi: nell' ultima guerra fredda questo ruolo in Europa toccò a Berlino, Vienna, Helsinki. Nella prossima sfida tra imperi non solo Genova e Trieste ma l' Italia intera in quanto ponte sul Mediterraneo potrebbe svolgere una funzione simile. «I cinesi - raccontano le autorità portuali chiedendo discrezione - hanno capito di essere sotto i riflettori. Ogni loro mossa ha subito una visibilità estrema. Perciò, passata la fase delle cerimonie e dei trattati, hanno adottato un atteggiamento pragmatico e un profilo più basso. Visto l' allarme che le loro incursioni in Italia suscitano a Washington, hanno appreso la lezione e hanno cominciato a invitarci a casa loro». La Port Authority che governa lo scalo di Genova si è vista offrire delle operazioni di cooperazione in alcuni porti cinesi, la partecipazione ad attività locali nella logistica. L' attrazione è forte anche perché la Cina è ormai a l' avanguardia mondiale nell' e-commerce. Nello scalo container di Vado Ligure i cinesi sono già semi-padroni,

# La Repubblica

Genova, Voltri

---

col 49% del capitale e in società con i danesi della Maersk. Lì vicino un' altra potenza asiatica è padrona di uno scalo ancora più grande. Il porto di Voltri-Prà gestisce il transito di 1,7 milioni di container all' anno. È in mano alla Port Authority di Singapore, la piccola città-Stato che nell' ambito marittimo è una vera superpotenza. Di recente Singapore ha esteso il suo controllo a un altro terminal container di Genova, il Sech. Singapore è un caso interessante per molte ragioni. Dragone in miniatura, vive in casa propria una situazione simile a quella dell' Italia e dell' Europa. Il dilemma della nuova guerra fredda - "da che parte stare" - si pone in modo stringente a Singapore. La Cina le è vicina geograficamente, inoltre nella composizione multi-etnica della metropoli sono i cinesi ad aver avuto un ruolo dominante con il fondatore politico della città-Stato, Lee Kuan Yew. I leader comunisti cinesi hanno sempre ammirato il confucianesimo autoritario di Singapore, versione di destra del modello a cui aspirano loro. Per avere una polizza assicurativa contro l' eccessiva vicinanza della Cina, il governo di Singapore è sempre stato un amico degli Stati Uniti, soprattutto dal punto di vista militare. Con sottile equilibrismo Singapore è riuscita ad avere rapporti eccellenti sia con Washington sia con Pechino. Questo ha consentito la crescita di un business navale dove Singapore è un gigante globale, investe nei porti occidentali, senza essere accolta con i sospetti che circondano i cinesi. Oltre che a Savona la Port Authority di Singapore è azionista degli scali di Anversa (Belgio) e Danzica (Polonia). Per decenni nessuno ha obiettato al fatto che Singapore diventasse una sorta di Svizzera del Sudest asiatico - compreso il ruolo di paradiso fiscale - ma la prova del fuoco deve ancora arrivare. Per loro e per noi.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

PAOLO SIGNORINI. Il presidente degli scali di Genova e Savona: «Ho già replicato alla lettera di Msc Ma questa partita non può essere giocata solo da me, c'è bisogno di una risposta di respiro nazionale»

### «Porto, sullo scontro tra big deve intervenire il governo»

IL COLLOQUIO

GENOVA Il problema è diventato troppo grande perché l' Authority possa essere lasciata sola a fronteggiarlo. Paolo Emilio Signorini chiama i rinforzi da Roma per cercare di gestire lo scontro tra i due colossi dello shipping per il controllo del porto di Genova. Da una parte Singapore, che con Psa ha acquisito i due principali terminal container dello scalo. Dall'altra Msc che non ha intenzione di lasciare campo libero al concorrente e a Ginevra sono convinti che l' operazione apra le porte al monopolio di un solo operatore nel principale porto italiano. Ospite del forum televisivo del MediTelegraph (online l' intervista completa), il presidente dell' Authority spiega di aver «già risposto alla lettera inviata da Ginevra» e di non essere «sorpreso dal movimentismo di Msc e di Psa: si tratta di normali dinamiche di mercato in settori fortemente oligopolistici». Non solo. Signorini analizza anche i movimenti degli altri operatori: «C'è anche la reazione più che comprensibile da parte dei più "piccoli" che si chiedono: ma ora cosa succede con la concentrazione dei due principali terminal della città?». Anche da questa domanda parte la risposta di Signorini, indirizzata a Ginevra, ma in grado di essere compresa sotto la Lanterna: «L' Authority terrà conto di tutte le opinioni, compresa quella autorevole del comandante Aponte. E non siamo soli in questa valutazione perché avremo anche un supporto dal ministero». I NODI DELLA LEGGE L' Authority è uno dei "gradi di giudizio" a cui dovrà essere sottoposta l' operazione al centro della guerra tra i due operatori. Poi la fusione dovrà superare l' esame sul golden power «per capire se mette a repentaglio la sicurezza del Paese» e sarà la Presidenza del Consiglio a occuparsene. Il terzo step è l' Antitrust che valuterà eventuali distorsioni della concorrenza. «Per quello che riguarda noi, la norma è decisamente in evoluzione, vedremo nei prossimi giorni». Ma il discorso di fondo non cambia e anzi si allarga ai margini di manovra che Signorini vorrebbe avere per la gestione del porto. Sono pochi, secondo il presidente, anche e soprattutto di fronte a questi conflitti: «Se dobbiamo immaginare una nostra risposta a operazioni di concentrazione come quella di Genova, il ruolo del ministero è insostituibile. Serve una risposta italiana, di respiro nazionale - dice Signorini - Pensare che venga giocata questa partita unicamente a livello di Authority, mi sembra poco prudente». COME NANI TRA I GIGANTI Il ragionamento del presidente dei porti di Genova e Savona, parte proprio dall' ultimo caso. Di fronte ai colossi, quale potere negoziale ha l' Autorità portuale con l' attuale forma giuridica? Per Signorini si può fare poco: «Di fronte a questa concentrazione oligopolistica, la nostra taglia dimensionale, anche se siamo l' Autorità più grande d' Italia, non è equilibrata. Lo abbiamo accennato anche al ministro». Signorini lunedì ha partecipato al tavolo di coordinamento delle Authority convocato dal ministero dei Trasporti con il primo faccia a faccia tra Paola De Micheli e i presidenti degli scali italiani. L' apertura della procedura di infrazione da parte di Bruxelles sul tema delle tasse, potrebbe innescare un cambiamento anche nella natura giuridica delle Authority. E Signorini spera che si arrivi proprio a questo, perché «il confronto bilaterale tra le Autorità e il terminalista o la compagnia marittima delle dimensioni attuali, rischia di creare squilibri poco sani». Così se anche il ministero deve avere un ruolo di supporto, è necessario, per Signorini, anche cambiare pelle: «Per essere sempre attrattivi nei confronti degli operatori e per riuscirci dobbiamo realizzare molte opere: per farle però non credo

Francesco Ferrari Simone Gallotti



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

che questa forma giuridica delle Authority sia la più opportuna» anche se «nessuno mette in dubbio che la proprietà debba restare pubblica». DRAGAGGI Signorini intanto va avanti sulle opere. I dragaggi in particolare, con un piano in tre fasi: la manutenzione «che è in via di esaurimento», un secondo intervento entro dicembre da 2 milioni di euro e infine lo stanziamento da 10 milioni di euro che «ci consentirà di arrivare al 2022 pronti ad accogliere le World Class», le nuove mega navi di Msc. Sul fronte cargo è in dirittura d' arrivo anche la piattaforma di Vado: «Le date di avvio operativo sono confermate: il 12 dicembre ci sarà una cerimonia più ristretta, mentre il 12 febbraio verrà festeggiato, con ministri danesi e cinesi, l' avvio per il mercato». Signorini pensa che il prossimo sarà l' anno della svolta ed è per questo che risponde anche a Fabrizio Palenzona, numero uno di Confrtrasporto che da Cernobbio aveva accusato di immobilismo i genovesi: «È stato forse un atto d' amore, perché ritiene che Genova debba avere una dimensione più globale. Ma con i grandi operatori potremo aprire ulteriormente il porto ad altri mercati». -

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Un errore pensare che la merce appartenga alle navi

Meritoriamente il Secolo XIX continua a dare spazio al dibattito pubblico su un tema decisivo quale quello della Block Exemption Regulation (Ber). A differenza di quanto sostiene Carozzi in una recente riflessione pubblicata ed in buona parte condivisibile, la Confetra non ha dichiarato alcuna "vera e propria guerra agli armatori". Sarebbe semplicemente ridicolo. Oltre l' 85% del commercio globale si muove via nave, e lo stato di salute delle shipping line è la precondizione degli scambi e della ricchezza globale. Detto ciò, non esiste sistema economico produttivo o industriale al mondo che non viva di equilibri, di pesi e contrappesi, di necessaria sintesi virtuosa tra interessi naturalmente o potenzialmente divergenti. Ad esempio recentemente, non Confetra, ma il presidente della Hamburg Port Employers Association, Gunther Bonz, ha invocato un intervento regolatorio dell' Europa per porre un freno alla crescita smisurata delle navi. La stessa Amministrazione statunitense ha posto limitazioni dimensionali sugli accosti lungo la East Coast, e la Federal Maritime Commission ha in corso un' indagine sugli extra -costi corrisposti a caricatori e spedizionieri da parte di compagnie di navigazione in conseguenza proprio del cosiddetto "gigantismo". Sarebbe francamente bizzarro sostenere che gli armatori debbano essere totalmente liberi di pianificare le dimensioni e le rotte dei propri vettori - avendo quale unica stella polare il proprio legittimo tornaconto di business - e tutto il mondo attorno debba adeguarsi a ciò. Per tutto il mondo intendo anzitutto lo Stato e l' industria logistica inland. Lo Stato, il regolatore pubblico: chiamato ad investire continuamente in dragaggi, escavi, nuove infrastrutture portuali e retroportuali, ma anche di collegamento terrestre su ferro e gomma, truck parking, per favorire la rapida e massiccia uscita dagli hub logistici di sempre più merce concentrata in sempre meno tempo. Tra l' altro, senza alcuna garanzia di tutela dell' investimento pubblico, perché sempre legittimamente una Linea può decidere da un giorno all' altro di spostarsi verso lidi più vantaggiosi. E l' intera industry logistica: terminalisti, spedizionieri, autotrasportatori, corrieri, operatori di magazzino, operatori ferroviari, doganalisti, obbligati a stress del ciclo operativo francamente non sostenibili. Tutto ciò al netto di altri risvolti, non meno importanti: penso alla sostenibilità ambientale di tali dinamiche per le città, penso alla garanzia di controlli sulla merce affidabili per la salute pubblica, penso alla qualità del lavoro di donne e uomini che lungo l' intero ciclo logistico prestano la propria opera e professionalità. Oltre a ciò recentemente, un' altra Organizzazione non proprio sovversiva o composta da "parassiti", l' Ocse, segnala i rischi distorsivi di un regime fiscale agevolato che, nato in mare, consente però l' estensione di fatto di sgravi e vantaggi fiscali alle compagnie marittime anche nelle attività logistiche a terra: terminalistiche e spedizioniere in primis. Questi sgravi fiscali alimentano il circolo vizioso della sovraccapacità? Rappresentano un elemento di dumping sleale ai danni degli operatori logistici "solo" di terra? Conclude con due domande l' ultimo Rapporto dell' Oecd. Come segnala l' ultimo Outlook di Fedespedit: Armatori, conti in rosso sui noli ma logistica a gonfie vele. In questo contesto, tra pochi mesi, calerà la scelta della Ue sulla proroga della Ber. La posizione di Confetra al riguardo è cristallina, e messa nero su bianco in sede di risposta alla Consultazione pubblica aperta dalla Commissione pochi mesi fa. Nessuna pregiudiziale ideologica alla proroga dell' esenzione Antitrust alle shipping line, consentendo loro anche di fare Alliances e razionalizzare



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

l' offerta di stiva, a patto che si trovi il giusto equilibrio rispetto agli interessi di un mercato articolato quale quello delle imprese logistiche, e nel perseguimento dell' interesse generale dei sistemi economici, produttivi, dei consumi ed industriali che richiede una pluralità di fornitori di servizi logistici che competono in regimi giuridici e fiscali uguali per tutti. Siamo ai cardini del pensiero liberale. In compagnia di tutte le nove sigle di associazioni europee di categoria che rappresentano l' intera supplychain logistica, dei sindacati europei e delle associazioni europee dei servizi tecnico nautici. Per di più in un quadro di alleanze che va potenzialmente dai Paesi mediterranei alla Germania. Tutti "in guerra contro gli armatori"? Mi pare una lettura un po' semplicistica. Il paradigma è un altro: la merce non è delle navi, ma è di chi la vende e di chi la compra. Ed a cucire origine e destino di essa, materialmente ed immaterialmente, con i vettori e con il know how delle professioni logistiche, devono esserci una pluralità di soggetti industriali ed imprenditoriali che competono a parità di condizioni. Come in tutte le grandi organizzazioni realmente democratiche, plurali e scalabili, su tutto ciò in Confetra ci si confronta. L' autore è direttore generale di Confetra.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

GIUSEPPE BONO. L'ad del gruppo navalmeccanico chiude all'unione: «Non creerebbe valore» E sulla fusione con Stx: «Siamo stufi di attendere la pronuncia dell'Antitrust, serve più rispetto»

### «Fincantieri e Leonardo? È meglio tenerle separate»

L'INTERVISTA

Matteo Dell'Antico

Soddisfatto della crescita del gruppo, se non fosse per quella mancanza di nuovi spazi che non permette a Fincantieri di «fare più lavoro». Giuseppe Bono, ad del colosso italiano della navalmeccanica, a margine di un incontro organizzato dal Rotary Club Genova, traccia quelle che sono le priorità per la crescita del gruppo e chiude in maniera netta a una possibile fusione con la Leonardo. Spinge per un via libera da parte dell'Europa sull'operazione con i francesi di Stx mentre sullo sviluppo degli stabilimenti italiani chiede maggiore chiarezza da parte del governo sul fronte investimenti. **Fincantieri e Leonardo devono restare separate o si può pensare e progettare un'alleanza, come vuole una parte della politica?** «Penso che ognuno debba andare per conto suo. Per quale motivo? Semplicemente perché un'operazione di questo tipo non porterebbe alcun valore aggiunto. Noi di Fincantieri facciamo navi da crociera e unità militari, loro operano nel settore dell'aerospazio. Discorso differente sono i progetti di collaborazione che portiamo avanti da tempo e che mi auguro possano andare avanti e continuare a crescere, ma in questo caso parliamo di normale collaborazione». **Sull'operazione con i francesi di Stx, che interessa il settore delle crociere, manca ancora il via libera dell'Antitrust europea. Siete preoccupati, considerando che aspettate una risposta da dieci mesi?** «Noi capiamo e rispettiamo tutto. Ma come cittadini europei e come industria europea pretendiamo che ci sia un'attenzione maggiore nei confronti del mondo produttivo. I progetti industriali hanno delle scadenze, siamo stufi di attendere». **A che ritmi procede, invece, il dossier Naval Group che prevede un accordo, sempre con i francesi, questa volta nel comparto militare?** «Stiamo andando avanti molto bene, fortunatamente in questo caso abbiamo un'incombenza in meno visto che non dobbiamo attendere un via libera da parte dell'Autorità europea della concorrenza. Qui siamo decisamente avanti». **Lo scorso luglio lei ha lanciato un appello dicendo che Fincantieri, in Italia, non trova seimila addetti fra saldatori e carpentieri. Li avete trovati?** «Purtroppo no, almeno non ancora. Speriamo di poterli trovare presto, ci stiamo muovendo in questo senso per reperire lavoratori». **A Fincantieri le commesse non mancano e in Italia il vostro gruppo avrebbe bisogno di nuovi spazi per costruire navi da crociera. Come state risolvendo questo problema visto che i vostri stabilimenti sono ormai saturi di ordini?** «Abbiamo molto lavoro, siamo richiesti in tutto il mondo, per la mancanza di aree ci stiamo attrezzando. In Romania, ad esempio, abbiamo convertito al mercato delle crociere uno stabilimento che operava nel settore offshore. Abbiamo cercato di fare del nostro meglio per trovare una soluzione e ci siamo riusciti»



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

con quello che abbiamo a disposizione». **Avete perso la speranza di poter sviluppare i vostri stabilimenti in Italia?** «Facciamo un esempio: in questo momento ci servirebbe come il pane che il cantiere genovese di Sestri Ponente avesse la possibilità di ospitare la costruzione di navi da crociera di grandi dimensioni. Tutto questo non è possibile perché non si è fatto ancora nulla: sono anni che si parla di avviare i lavori per il cosiddetto ribaltamento del cantiere a mare, un' opera che garantirebbe più spazi a disposizione dello stabilimento e di conseguenza darebbe anche più lavoro». **Il ribaltamento a mare dello stabilimento di Genova dovrebbe costare circa 700 milioni di euro. Ma i soldi da parte del governo non sono ancora stati messi a disposizione. Ha perso le speranze?** «Non lo so. Quello che posso dire è che il Paese deve decidere quello che vuole fare. Fincantieri presenta i suoi progetti e noi finanziamo quello che possiamo, ma poi ci sono delle cose che devono essere finanziate dallo Stato. Se non arriveranno questi fondi, il ribaltamento a mare non si farà». Investire nella vostra industria significa aumentare i posti di lavoro. Il caso Mon falcone ne è la prova. «Entro il 2021 saranno assunti sul territorio, e in particolare a Monfalcone, circa duemila operai. E Fincantieri oggi paga un operaio medio già più del 20% della media nazionale dei metalmeccanici». **Fincantieri opera anche nel campo delle riparazioni navali. Da tempo avete manifestato il vostro interesse per i bacini di carenaggio del porto di Genova. Ci sono sviluppi?** «Se dobbiamo essere presenti lo faremo, ma serve fare in fretta. In ogni caso, il mercato delle riparazioni navali, per quanto importante, non è paragonabile a livello di business e di volumi a quello della costruzione di nuove navi passeggeri». -

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### «Meno camalli e più ingegneri» A Cernobbio il futuro delle banchine

Alberto Quarati

INVIATO A CERNOBBIO (COMO) Più presenza sul tema del lavoro. Lo chiede al Forum Confrtrasporto di Cernobbio Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica, invitato a parlare, nella sessione moderata dal direttore del Secolo XIX, Luca Ubaldeschi, di automazione in banchina: «Oggi dice il console - sarebbe utile aprire un tavolo sull' Organico porto, dove l' **Adsp** potesse svolgere un ruolo di indirizzo e mediazione con le imprese». Lo strumento richiamato da Benvenuti era contenuto nella riforma Delrio: avrebbe dovuto stabilire il fabbisogno di manodopera nel lungo periodo per singola Autorità di sistema portuale sulla base dei piani industriali dei terminalisti. A Genova, come altrove, l' Organico porto è più una fotografia dell' esistente, una realtà in cui tra l' altro convivono due organizzazioni del lavoro radicalmente differenti, quella del capoluogo ligure e quella di Savona, dove per antichi accordi con il gruppo Grimaldi è prevista la pratica dell' autoproduzione (marittimi che fanno una parte del lavoro dei camalli) osteggiatissima a Genova e in genere nei porti più grandi. «La situazione da noi è questa: se il Vte installa dei nuovi mezzi, io devo formare alla svelta delle persone che li sappiano usare. Oggi siamo così - conclude Benvenuti - poi se un domani, come dice Luigi Merlo, in porto ci dovranno essere più ingegneri e meno camalli, più flessibilità del joystick per lavorare da remoto e meno di braccia in banchina, va bene: siamo un servizio di interesse economico generale. Ma per arrivarci serve un' Autorità portuale che controlli e regoli l' attività, che oggi manca». «I porti italiani saranno soggetti a una parziale automazione - commenta Merlo, presidente di Federlogistica - ma gli scali del futuro avranno più ingegneri e meno camalli. Saranno porti digitali, con molti servizi aggiuntivi anche dal punto di vista del monitoraggio, e meno operatività manuale. Ma le persone che oggi lavorano devono essere accompagnate da un percorso di certezza e di modifica della loro capacità professionale e per questo, tenuto conto che si tratta di lavori usuranti, il nuovo contratto dovrebbe recepire questi elementi per poter individuare soluzioni». Ma mentre nel mondo le comunità portuali si pongono il problema della rapporto con le nuove tecnologie, i porti italiani perdono ancora terreno, come emerge dallo studio dell' Isfort presentato a Cernobbio: tra 2008 e 2018 gli scali della Penisola hanno ridotto (-2%) la loro quota di mercato a vantaggio degli scali del Nord Europa, a differenza degli altri porti mediterranei, che hanno guadagnato il 7%. Se l' Italia fosse cresciuta come la Spagna (+5%), secondo la Confrtrasporto si sarebbero generati «circa 7.600 posti di lavoro». In tema di lavoro, Fabrizio Palenzona, torna sulle "camarille" genovesi. «Quelle cui mi riferivo - dice il presidente di Confrtrasporto - non riguardano assolutamente i portuali. No, mi riferivo più a spedizionieri, aziende...». Palenzona lunedì al Forum non era stato tenero nei confronti del porto di Genova, mettendo nel mirino la produttività dello scalo. Il mondo di Confcommercio per la parte marittima riflette molti degli interessi in Italia dell' armatore Gianluigi Aponte: ciò induce molti nell' ambiente a pensare che anche questo intervento rientri nella dialettica, in questi giorni piuttosto tesa, tra l' Autorità di sistema portuale e il gruppo Msc, che all' **Adsp** ha chiesto chiarimenti sull' operazione di acquisto da parte di Psa delle quote dei fondi in Gip, ponendo così i due principali terminal genovesi sotto il controllo del governo di Singapore cioè l' azionista di Psa, che tra l' altro alla fine dello scorso anno aveva anche condotto sondaggi



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

sul possibile acquisto di un' area retroportuale nell' Alessandrino, collocandosi potenzialmente da una parte e dell' altra del Terzo valico. «In ogni caso, a quanto mi risulta non ci sono azioni legali in corso - dice Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori -. Msc, scrivendo al presidente dell' **Adsp**, Paolo Emilio Signorini, si è limitata a chiedere di un' operazione che è stata condotta in un porto dove è il principale cliente». -

## IL PORTO

### Signorini: "Container deciderà anche Roma"

*Il presidente dell' authority: " Ho risposto alla lettera di Aponte sulla vicenda Psa- Sech Non siamo soli nella valutazione, il ministero ci darà supporto per le nostre valutazioni"*

Massimo Minella

Non sarà solo, il presidente dell' authority Paolo Signorini nella sua valutazione sul matrimonio dei container fra Psa e Sech nel porto di Genova. Né Don Abbondo, né uno dei Bravi, Signorini che pure conosce bene i Promessi Sposi pronuncerà il suo verdetto al momento giusto, dopo aver coinvolto nella valutazione anche il ministero dei Trasporti che peraltro, sul tema, gli ha già garantito supporto. Il dialogo con il neoministro Paola De Micheli è già partito e spazia su più temi, dalle tasse sui canoni demaniali alla possibile trasformazione giuridica delle autorità portuali. Sulla lettera scritta dal presidente di Msc Gianluigi Aponte in cui si sottolineano le riserve all' operazione di aggregazione societaria, Signorini spiega di aver già risposto, ribadendo comunque il fatto che sul tema appena posto « l' autorità portuale non è e non sarà sola nella decisione». D' altra parte, quello che sta avvenendo nel porto di Genova e in quello di Savona, oggi riuniti sotto lo stesso cappello autoritativo, è una sorta di paradigma degli sconvolgimenti in atto nello shipping mondiale, con pochi armatori riuniti in grandi alleanze a contendersi il mercato del trasporto del container e terminalisti altrettanto pronti a darsi battaglia per accaparrarsi quella merce. A Genova e Savona ci sono entrambi i soggetti, a cominciare da compagnie come Maersk, Msc e Cosco, e terminalisti come Psa, acronimo di Port Authority di Singapore, un' autorità portuale ( come quella di Genova) che opera in forma societaria ed è interamente di proprietà della città- Stato di Singapore. E non mancano nemmeno i fondi, come quelli che controllano il Sech di Sanità, specializzati in interventi nelle infrastrutture. « Fondi che fanno il loro mestiere - spiega Signorini - investono e nel medio- lungo periodo cominciano a ragionare su alleanze, aprendo il capitale ad altri soggetti. Quello che succede, quindi non mi sorprende. E lo stesso vale per Msc, che si prepara al debutto a Bettolo, si sta muovendo a largo raggio nel porto di Genova sul fronte dei passeggeri, con le crociere, ma guarda ovviamente anche ai container ». Secondo il presidente del porto, la valutazione chiama in campo tre chiavi di riflessione che possono coinvolgere il governo, che deve riflettere sul possibile esercizio della "golden share", l' Antitrust, che può pronunciarsi sull' integrazione fra i due soggetti e l' authority chiamata a valutare il rispetto della legge. La 84- 94, ad esempio, all' articolo 18 comma 7 ricorda che un terminalista non può essere proprietario di due concessioni dentro allo stesso porto. Ma questo vale solo se il settore merceologico è lo stesso o anche se sono differenti? E la percentuale è solo interna a uno scalo o va vista in modo più ampio? Non può sfuggire che il matrimonio Psa- Sech vale solo per il porto di Genova, ma Sech è anche titolare della Darsena Toscana di Livorno, mentre Psa lo è del Vecon di Venezia. « Osserviamo un protagonismo crescente dei grandi attori della scena portuale - chiude Signorini - E lo osserviamo da Genova e da Savona (prossima al via anche la piattaforma di Vado fra Maersk e i cinesi n. d. r.). Siamo al centro di questo confronto ed è un fatto positivo, perché conferma il nostro ruolo da protagonisti, ma valuteremo tutti i profili». © RIPRODUZIONE RISERVATA



### Confrtrasporto

## Ma i porti italiani hanno smesso di correre

I porti italiani sono il fanalino di coda del Mediterraneo, con un calo del 2% della quota di mercato, ferma a 10 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da 20 piedi), mentre negli altri Paesi che si affacciano su Mare Nostrum i porti hanno guadagnato il 7%. E' quanto è emerso al quinto Forum di Confrtrasporto ( Confcommercio), durante il quale è stato presentato il Rapporto Isfort. Se negli ultimi anni l'Italia fosse cresciuta come la Spagna (+5%), secondo la Confederazione dei trasportatori aderenti alla Confcommercio, si sarebbero generati « circa 7.600 posti di lavoro », con un incremento del fatturato di « oltre 2 miliardi di euro » e « 775 milioni di valore aggiunto ». A causa delle « disconnessioni tra infrastrutture » e delle « riforme incompiute », secondo Confrtrasporto, « dal 2011 al 2018 i volumi di merce nel Canale di Suez sono aumentati del 42%, ma il sistema portuale italiano è cresciuto solo del 2% ». Sul fronte dei container, tra il 2005 e il 2017, la crescita del traffico degli scali di tutto il Mediterraneo è stata del 46%, mentre quella del sistema portuale italiano « solo della metà (23%) ». Secondo Confrtrasporto « l'Italia non coglie la crescita in atto nei mari, perché è disconnessa al suo interno e verso il resto del mondo ». In particolare « la scarsa accessibilità impedisce alle merci di raggiungere rapidamente i luoghi di destinazione e frena quel processo di intermodalità che consentirebbe, con quella dei trasporti, la ripresa economica ». A questo si aggiunge una « lentezza ormai cronica nella realizzazione di alcune riforme ». Tra le criticità indicate da Confrtrasporto, il mancato decollo delle Zes, le Zone Economiche Speciali. « Mancano ancora gli strumenti di semplificazione per attuarle - è stato detto - e le risorse stanziare sono insufficienti ». Poi c'è il dragaggio dei fondali, « indispensabile per consentire il passaggio di navi sempre più grandi, così come avviene nei principali porti europei ». Il tutto con una « emergenza climatica all'orizzonte, mentre tra lentezze, cantieri bloccati e progetti nel limbo, siamo il Paese delle opere incompiute, con questioni in sospeso anche all'interno degli stessi porti ». Manca poi lo sportello unico doganale, « atteso da 16 anni per superare le attuali 68 istanze da trasmettere a 18 amministrazioni diverse per svincolare le merci in import/ export ». Da Confrtrasporto anche l'invito al governo italiano affinché prenda al più presto una posizione chiara con l'Unione europea sulla richiesta fatta da Bruxelles di far pagare i canoni demaniali alle autorità portuali. L'appello è del segretario generale Pasquale Russo. « Il nostro auspicio - dice - è che il ministro De Micheli si occupi celermente della questione. La procedura è già aperta da tempo e non ci risulta che ci sia stata ancora una presa di posizione formale da parte dell'Italia nell'ambito del procedimento per Bruxelles ». Che si debba affrontare la situazione e fare chiarezza lo sostiene anche il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo. Che giudica « singolare » il fatto che « un' autorità portuale che è un ente pubblico che gestisce un bene per conto dello stato deve pagare allo stato le tasse sul suo bene. Questo dà l'idea di come Bruxelles faccia fatica a comprendere il nostro sistema, ma forse il nostro sistema a Bruxelles non è stato spiegato bene ». - (n.b. ) © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Rispolverata una vecchia ipotesi per l' edificio crollato nel 2013 Sorgerà vicino al padiglione Jean Nouvel. Sarà pronta a inizio 2021

### Nuova Torre piloti in Darsena Per la struttura firmata da Piano no all' area delle riparazioni navali

IL RETROSCENA

Matteo Dell' Antico

Il progetto della nuova Torre piloti, salvo ripensamenti dell' ultima ora, sarà svelato oggi. La struttura, secondo quanto risulta a Il Secolo XIX, sarà realizzata nella Darsena nautica della Fiera di Genova, a pochi passi dal padiglione Jean Nouvel. Nei mesi scorsi era stato annunciato che la struttura avrebbe trovato posto nella zona della riparazioni navali, a pochi passi dalla Fiera, in un' area del porto attualmente in concessione al cantiere Amico & Co. La decisione sarebbe però nuovamente cambiata nelle ultime settimane e Regione, Autorità di sistema portuale e Comune avrebbero definitivamente scelto l' area della Darsena nautica, la stessa dove vengono ormeggiate le barche in esposizione durante il periodo del Salone Nautico. In verità, l' ipotesi di realizzare la nuova Torre piloti in Fiera, come anticipato dal Decimonono, era già stata presa in considerazione più di un anno fa quando gli enti locali avevano affidato al Cetena - società controllata da Fincantieri con sede a Genova - il compito di realizzare un progetto che prevedeva la realizzazione della Torre piloti proprio a pochi passi dal padiglione Jean Nouvel. Per la realizzazione della nuova Torre piloti - che avrebbe un' altezza di 63 metri, potrebbe essere operativa tra la fine del 2020 e l' inizio del 2021 ed è stata disegnata dall' architetto Renzo Piano- sarebbero necessari circa 15 milioni di euro. La costruzione della Torre nella Darsena nautica non comprometterebbe il regolare svolgimento del Salone nautico ma priverebbe unicamente la marina - di proprietà dell' Autorità di sistema portuale - di qualche decina di posti per l' ormeggio di mega -yacht. L' area sarebbe stata considerata idonea dal punto di vista della sicurezza perchè si trova distante dalle navi in transito così da evitare che si possa ripetere un incidente simile a quello che la sera del 7 maggio 2013 ha visto la nave "Jolly Nero" della compagnia Messina abbattere la vecchia Torre piloti causando la morte nove persone. Sulla sommità della struttura dovrebbe trovare spazio un vero e proprio impianto fotovoltaico con pannelli che saranno installati sopra la sala di controllo. Grazie all' energia solare la struttura dovrebbe essere quasi totalmente autosufficiente dal punto di vista energetico. La nuova Torre ospiterà la sede del Corpo dei piloti del porto: per questo motivo è prevista la realizzazione di 26 alloggi più un' area che sarà destinata ad uffici e magazzini. Dalla sala di controllo, invece, che sarà posizionata a più di 50 metri di altezza, si dovrebbe avere una visuale di oltre cinque chilometri - dall' imboccatura del porto al torrente Polcevera - senza l' aiuto di apparecchiature informatiche ma con il supporto di un semplice binocolo e condizioni meteo permettendo. Per realizzare la struttura, in pieno stile Piano, è previsto un abbondante uso di acciaio e vetro.



## Porti: Genova e Spezia puntano su collegamenti via terra

*I progetti al meeting della macro regione alpina*

(ANSA) - GENOVA, 22 OTT - "La Liguria ha una centralità unica nel bacino del Mediterraneo e in Europa, lo conferma il fatto che ci siano ben tre corridoi che la attraversano". Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale fa il punto al meeting nazionale della macro regione alpina Eusalp che si svolge a Genova. Ricorda che "la Commissione europea aveva indicato come tallone d' Achille per i porti di Genova e Savona l' accessibilità via terra, e in parte via mare. Da allora abbiamo fatto e aggiudicato un bando per le infrastrutture immateriali, per l' accessibilità via mare è in progettazione la nuova diga. La sfida è via terra e l' obiettivo è portare almeno al 20% la quota di merci spostate su ferro". Il porto della Spezia, che sul fronte dell' utilizzo della ferrovia è molto più avanti, punta a salire ancora. "Su un milione e mezzo di "pezzi" che è il traffico annuale dello scalo, il 33% lo facciamo su treno e il nostro obiettivo è arrivare al 50%, ma non di questo milione e mezzo ma dei 2 milioni e mezzo a cui contiamo di arrivare a regime, una volta realizzati i riempimenti previsti nel Piano regolatore" spiega Carla Roncallo, presidente dell' **Adsp** del Mar ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara). Il traffico quindi passerà in gran parte attraverso i corridoi Scan-Med, Scandinavia Mediterraneo, Reno-Alpi e Mediterraneo che da Marsiglia scenderà verso Genova e La Spezia. (ANSA).



## Porti, Genova e La Spezia puntano su collegamenti via terra

GENOVA - "La Liguria ha una centralità unica nel bacino del Mediterraneo e in Europa, lo conferma il fatto che ci siano ben tre corridoi che la attraversano". Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale fa il punto al meeting nazionale della macro regione alpina Eusalp che si svolge a Genova. Signorini ricorda che "la Commissione europea aveva indicato come tallone d' Achille per i porti di Genova e Savona l' accessibilità via terra, e in parte via mare. Da allora abbiamo fatto e aggiudicato un bando per le infrastrutture immateriali, per l' accessibilità via mare è in progettazione la nuova diga. La sfida è via terra e l' obiettivo è portare almeno al 20% la quota di merci spostate su ferro". Il porto della Spezia , che sul fronte dell' utilizzo della ferrovia è molto più avanti, punta a salire ancora. "Su un milione e mezzo di "pezzi" che è il traffico annuale dello scalo, il 33% lo facciamo su treno e il nostro obiettivo è arrivare al 50%, ma non di questo milione e mezzo ma dei 2 milioni e mezzo a cui contiamo di arrivare a regime, una volta realizzati i riempimenti previsti nel Piano regolatore" spiega Carla Roncallo , presidente dell' Adsp del Mar ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara). Il traffico quindi passerà in gran parte attraverso i corridoi Scan-Med, Scandinavia Mediterraneo, Reno-Alpi e Mediterraneo che da Marsiglia scenderà verso Genova e La Spezia. Commenti.

The screenshot shows the PrimoCanale.it website interface. At the top, there is a navigation bar with the site name and various menu items. The main content area features a large article titled "Porti, Genova e La Spezia puntano su collegamenti via terra" with a sub-headline "Il punto al meeting nazionale della macro regione alpina Eusalp". The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there are several smaller sections: "Festival della Scienza", "I NOSTRI BLOG" featuring "GRIF HOUSE" and "SAMPLACE", and a "Commenti" section with a search bar and a "0 Commenti" indicator. The website footer contains contact information and legal notices.

# Tasse a porti: Signorini, no al peggio di pubblico e privato

Roncallo (Spezia): 'Io sono per i porti pubblici al 100%'

(ANSA) - GENOVA, 22 OTT - "L'obiettivo certo è evitare di avere il peggio delle due situazioni, cioè solo i vincoli di una struttura pubblicistica e tutta la tassazione di una struttura privatistica. Su questo c'è un consenso bulgaro". Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona), Paolo Emilio Signorini, interviene così sulla richiesta dell'Europa di far pagare le tasse ai porti italiani, come agli altri scali europei, sui canoni demaniali perché Bruxelles considera le Autorità portuali delle imprese, mentre in Italia sono enti pubblici non economici e quindi non sottoposti a tassazione. Se prevalesse la volontà dell'Europa i porti potrebbero cambiare natura giuridica diventando o ente pubblico economico o società per azioni. Ieri i presidenti degli scali italiani hanno incontrato la ministra dei Trasporti Paola De Micheli, che sulle tasse ai porti ha deciso di negoziare con l'Europa per trovare un accordo. "Il ministro mi è sembrato molto pragmatico nella difesa della posizione italiana, nel senso che noi rivendichiamo una specificità delle nostre autorità portuali, con compiti e funzioni pubblicistiche. Ma dopo le prese di posizione della Commissione europea e una sentenza della Corte di giustizia, dobbiamo accettare il fatto che hanno una posizione un po' diversa" dice Signorini che pure sarebbe a favore dei porti spa. "Sono favorevole - precisa - ad una forma giuridica che consenta all'Autorità portuale di competere ad armi pari con le autorità portuali del resto d'Europa, che si muovono come vere e proprie imprese. Poi nessuno mette in dubbio che la proprietà debba restare pubblica". Decisa Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale. "Io sono per i porti pubblici al 100% - dice -. Non credo nella trasformazione in società per azioni e credo che, pur dialogando, come vuole giustamente la ministro, si debba riportare tutto al tema centrale: le autorità portuali sono uffici dello Stato che si occupano di porti e non imprese come invece ci vedono dall'Europa". (ANSA).



# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Accordo Psa-Sech, l'altoltà di Aponte scuote l'Autorità portuale di Genova

SIMONE GALLOTTI

Genova - Non molte righe, una decina in tutto. «Persino molto cortesi e rispettose nei toni, ma non per questo meno ferme» racconta chi ha visto la lettera scritta da Gianluigi Aponte a Palazzo San Giorgio. È nello stile del fondatore di Msc, anche per la velocità con cui è stata spedita. Pochi giorni dopo l'annuncio dell'operazione dell'unione tra il Sech e il Vte, i due principali terminal container del porto di Genova, da Ginevra è partita la missiva di Aponte al presidente del porto Paolo Signorini. Il messaggio è chiaro: il numero uno di Msc esprime forti perplessità sull'operazione. Una concentrazione, sostiene il secondo armatore al mondo, che dovrebbe essere valutata dall'Antitrust. L'unione tra i due terminal genovesi è stata condotta dal gruppo Psa di Singapore e da Gip, la società formata da Infravia e Infracapital insieme al manager Giulio Schenone, che gestisce il terminal Sech nel bacino storico del porto di Genova. Il primo via libera all'operazione anticipata dal Secolo XIX/TheMediTelegraph dovrebbe darlo l'Autorità portuale: Palazzo San Giorgio valuterà la fusione in base alla legge dei porti che dovrebbe vietare più di una concessione per la stessa attività nello stesso scalo, ma che storicamente ha dimostrato ampi margini di flessibilità. Poi dovrà esprimersi anche l'Antitrust che sarà chiamata a valutare il peso della concentrazione, innescata molto probabilmente proprio da Msc. I movimenti legali sono una conseguenza del rischio che si sta giocando sulle banchine genovesi: Msc sta investendo sul terminal Bettolo, la banchina confinante con il Sech e Aponte non sembra intenzionato ad avere Psa come vicino di casa. Con la discesa in campo di Msc a contrastare l'operazione, Ginevra potrebbe compattare al proprio fianco anche gli altri terminal genovesi che rischiano di essere schiacciati dall'operazione. La partita è appena cominciata. -



# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Benvenuti, l' esordio del camallo comunista a Cernobbio / IL PERSONAGGIO

SIMONE GALLOTTI

Benvenuti, l' esordio del camallo comunista a Cernobbio / IL PERSONAGGIO Cernobbio - Di lotta (comunista) e di governo. Lo ammette in fondo lo stesso Console, guardando le due facce di una moneta prelevata dalla tasca a chi gli chiedeva ieri se si sentisse a proprio agio tra Palenzona e i manager Amazon. Simone Gallotti - ottobre 22, 2019 Tweet NEXT PREV TAG Ports - Ports Cernobbio - Di lotta (comunista) e di governo. Lo ammette in fondo lo stesso Console, guardando le due facce di una moneta prelevata dalla tasca a chi gli chiedeva ieri se si sentisse a proprio agio tra Palenzona e i manager Amazon. «Ma non sono diventato un padrone. Sono sempre stato nel solco di Batini» dice netto Antonio Benvenuti . Da una parte la Culmv-azienda, dall' altra la Culmv-servizio di interesse generale del porto di Genova: due facce della stessa medaglia. L' uomo che guida i camalli da un decennio è arrivato presto ieri nel tempio dei poteri forti, a Cernobbio, diventati ora un po' meno forti, ma comunque sempre più borghesi della sala chiamata e delle banchine a cui è abituato. Ma per Benvenuti, il camallo salito in riva al Lago, contano più i fini dei mezzi. E i risultati gli hanno spesso dato ragione. La Culmv è ancora in piedi, nonostante i tanti nemici e le difficoltà affrontate. E se i portuali genovesi sono ancora una potenza, lo devono anche a lui e alla sua strategia che prevede lo scontro e il dialogo a oltranza con tutti, persino con Forza Italia se è necessario. Più del conflitto però, Benvenuti è un maestro della «minaccia della rottura della pace sociale»: basta quella perché Authority, privati e politica aprano il portafoglio. Quest' anno è andata di nuovo così, anche se «dobbiamo ancora chiudere con i terminalisti: c' è un accordo e chiedo che lo rispettino» tuona Benvenuti a cui servono quei soldi per salvare di nuovo il bilancio della Culmv . L' erede di Batini oggi salirà sul palco tra completi blu e cravatte eleganti, per parlare di automazione nella tavola rotonda moderata dal direttore del Secolo XIX Luca Ubaldeschi . Più robot in banchina e meno camalli? «Non è così, noi siamo pronti anche a questa sfida. E in parte già lo stiamo facendo con i nuovi mezzi che sono arrivati a Genova». Il console è un leninista e si è formato al "Mazzini" di Sampierdarena, il liceo classico dei figli degli operai. Più intellettuale di Batini, non per questo meno pragmatico, soprattutto quando si tratta della Culmv. E pazienza se per la causa bisogna diventare anche un po' portuali di lago. Hai poco tempo? Ricevi le notizie più importanti della settimana.



# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

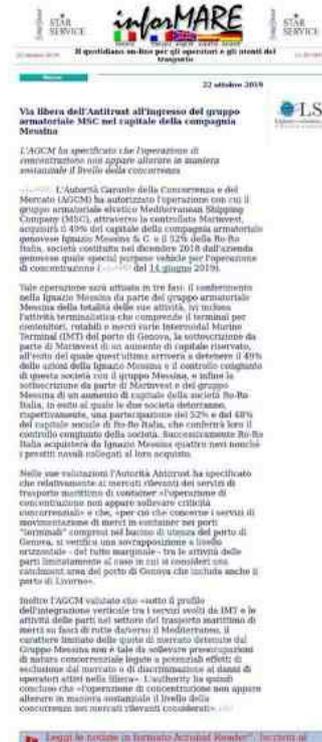
## Signorini: "Abbiamo risposto ad Aponte, serve sostegno da Roma" / VIDEO

Genova - «Non mi stupisce, anche gli scontro fanno parte delle dinamiche di mercato e degli interessi dei grandi gruppi su Genova». Paolo Emilio Signorini conferma che a Palazzo San Giorgio è arrivata la lettera di Msc che vuole bloccare l'operazione Psa-Sech. Ed ha già risposto, chiamando in causa il ministero. Il numero uno è stato ospite del forum televisivo del MediTelegraph, rispondendo alle domande della redazione in un momento di grande trasformazione per la portualità italiana. Authority Spa: «Non possiamo restare nani tra i giganti» Signorini ha apprezzato l'incontro con il ministro Paola De Micheli e rimane della sua idea: «Con un' Authority Spa ci sarebbero meno vincoli e potremmo competere anche a livello commerciale con i giganti dello shipping» Dragaggi e crociere Signorini ha un piano per accogliere le grandi navi a Genova e rassicura: «Saremo pronti» Savona, Vado pronto a partire A Febbraio partirà l'operatività completa del terminal container di Vado, come hanno confermato il manager di Apm al presidente. Hennebique, pronto il piano di riserva A fine mese, conferma Signorini, arriveranno le offerte, ma nel caso non fossero soddisfacenti, l'Authority e gli altri enti hanno già un piano B: procedura ristretta per capire come possono convivere pubblico e privato sul compendio che va dal Terminal passeggeri a Ponte Parodi. Il futuro «Il futuro del nostro porto è in crescita: chiuderemo il 2019 con un incremento tra il 2 e il 4%, e il 2020 sarà l'anno della svolta» dice Signorini.



## Via libera dell' Antitrust all' ingresso del gruppo armatoriale MSC nel capitale della compagnia Messina

L' AGCM ha specificato che l' operazione di concentrazione non appare alterare in maniera sostanziale il livello della concorrenza L' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha autorizzato l' operazione con cui il gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (MSC), attraverso la controllata Marininvest, acquisirà il 49% del capitale della compagnia armatoriale genovese Ignazio Messina & C. e il 52% della Ro-Ro Italia, società costituita nel dicembre 2018 dall' azienda genovese quale special purpose vehicle per l' operazione di concentrazione ( del 14 giugno 2019). Tale operazione sarà attuata in tre fasi: il conferimento nella Ignazio Messina da parte del gruppo armatoriale Messina della totalità delle sue attività, ivi inclusa l' attività terminalistica che comprende il terminal per contenitori, rotabili e merci varie Intermodal Marine Terminal (IMT) del porto di Genova, la sottoscrizione da parte di Marininvest di un aumento di capitale riservato, all' esito del quale quest' ultima arriverà a detenere il 49% delle azioni della Ignazio Messina e il controllo congiunto di questa società con il gruppo Messina, e infine la sottoscrizione da parte di Marininvest e del gruppo Messina di un aumento di capitale della società Ro-Ro Italia, in esito al quale le due società deterranno, rispettivamente, una partecipazione del 52% e del 48% del capitale sociale di Ro-Ro Italia, che conferirà loro il controllo congiunto della società. Successivamente Ro-Ro Italia acquisterà da Ignazio Messina quattro navi nonché i prestiti navali collegati al loro acquisto. Nelle sue valutazioni l' Autorità Antitrust ha specificato che relativamente ai mercati rilevanti dei servizi di trasporto marittimo di container «l' operazione di concentrazione non appare sollevare criticità concorrenziali» e che, «per ciò che concerne i servizi di movimentazione di merci in container nei porti "terminali" compresi nel bacino di utenza del porto di Genova, si verifica una sovrapposizione a livello orizzontale - del tutto marginale - tra le attività delle parti limitatamente al caso in cui si consideri una catchment area del porto di Genova che includa anche il porto di Livorno». Inoltre l' AGCM valutato che «sotto il profilo dell' integrazione verticale tra i servizi svolti da IMT e le attività delle parti nel settore del trasporto marittimo di merci su fasce di rotte da/verso il Mediterraneo, il carattere limitato delle quote di mercato detenute dal Gruppo Messina non è tale da sollevare preoccupazioni di natura concorrenziale legate a potenziali effetti di esclusione dal mercato o di discriminazione ai danni di operatori attivi nella filiera». L' authority ha quindi concluso che «l' operazione di concentrazione non appare alterare in maniera sostanziale il livello della concorrenza nei mercati rilevanti considerati».



## Circle S.p.A.: partecipa alla seconda edizione di Egyptian Italian Dialogue on Maritime Economy

(FERPRESS) - Genova, 22 OTT - Circle S.p.A., ("Circle"), società a capo dell'omonimo Gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, organizzato e gestito da Borsa Italiana, comunica la propria partecipazione alla seconda edizione di Egyptian Italian Dialogue on Maritime Economy, a Il Cairo, tenutasi ieri, 21 ottobre 2019, per illustrare le opportunità di una Corridor Management Platform (CMP) internazionale per le semplificazioni correlate al concept "International Fast and Secure Trade Lanes" (IFSTL) e basata sul framework Milos®, il prodotto principale targato Circle. "Egyptian Italian Dialogue on Maritime Economy", alla seconda edizione dopo gli incontri del settembre 2018, unisce le due sponde del Mediterraneo con focus particolari sul settore marittimo e del trasporto. L'appuntamento ha visto lo svolgimento di 3 workshop tematici paralleli sui temi di principale interesse comune nella giornata di lunedì 21 ottobre, seguiti da field visits per la delegazione italiana alla Suez Canal Economic Zone, all'Autorità Portuale di Alessandria, all'Autorità portuale di Damietta e nei cantieri navali del Canale di Suez, Port Said e di Alessandria. Il Canale di Suez si sta confermando come uno snodo strategico fondamentale per i traffici mondiali mercantili, avendo toccato nel 2018 le 983 milioni di tonnellate di merce transitate. I primi mesi del 2019 hanno registrato +6,7% di navi e un aumento del +8,9% delle tonnellate di cargo transitate per il Canale.

Italia ed Egitto condividono interessi strategici nel settore marittimo e della logistica intermodale. L'Italia punta a rafforzare le linee esistenti fra i due Paesi grazie a una più forte cooperazione tra le autorità doganali nazionali, in grado di raggiungere un modello operativo capace di estendere le procedure di pre-clearing, già esistenti in Italia e inserite nel contesto europeo. Le aziende italiane e le autorità portuali sono interessate alla valutazione di "corridoi verdi" per il trasporto di merci deperibili e non, anche grazie alla expertise dei porti italiani - presenti all'incontro - in questo settore. Circle, grazie alla sua lunga esperienza nel settore dello sviluppo di soluzioni innovative per la logistica intermodale e per la digitalizzazione doganale, è stata ieri presente all'evento con il Presidente Luca Abatello, che ha illustrato le opportunità di una Corridor Management Platform (CMP) internazionale per le semplificazioni correlate al concept "International Fast and Secure Trade Lanes" (IFSTL). Il sistema esistente di gestione documentale e dei controlli è altamente efficientabile e subisce ritardi e costi causati dall'obsolescenza delle procedure e delle infrastrutture. La Corridor Management Platform (CMP) è volta a eliminare ritardi e complessità grazie a una anticipazione e standardizzazione dello scambio di informazioni e documentazione fra tutti gli attori della catena logistica. I benefici della creazione di una CMP riguardano la digitalizzazione e la semplificazione del processo, un monitoraggio in real-time della merce e la visibilità della catena logistica end-to-end. Circle ha inoltre condiviso durante l'appuntamento con gli operatori egiziani le potenzialità della Suite Milos®, il prodotto principale targato Circle, in grado di ampliare le funzionalità IT delle Autorità Portuali e di automatizzare completamente le operazioni di Gate Port Security (per la parte extra EU) supportando anche quelle doganali. Grazie a tali esperienze e competenze, Circle ha già supportato il Porto della Spezia nell'attuazione della CMP che coinvolge l'intera catena logistica portuale e inland, nonché sta lavorando con il Porto di Genova e quello di Trieste per progetti di corridoi internazionali.



# Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

## Rumori in porto l'inchiesta verso la conclusione

Inchiesta in dirittura d'arrivo, per quanto riguarda il problema dei rumori del porto. Negli ultimi mesi sono stati effettuati controlli, a seguito dei numerosi esposti depositati da singoli cittadini e associazioni, che lamentano la faticosa convivenza con le banchine. Erano state effettuate misurazioni a fine estate. Era anche stato chiuso viale San Bartolomeo, per una notte, per consentire ad Arpal di effettuare rilievi in assenza di traffico. Risulta inoltre che diversi cittadini abbiano attivato rilevazioni fai da te, prive di valore di prova ma comunque indicative del fenomeno. Pare che i decibel siano risultati più alti rispetto alle soglie di legge. Non è un problema nuovo, né è di facile soluzione. Certo è che chi vive al Canaletto deve affrontare disagi pesanti, come certificato dall'ingegner Vittorio Gasparini, che ha diffuso video fatti dalla finestra, dimostrando i picchi di rumore legati ai traffici a terra e sui binari. Il porto ha risposto avviando la posa delle barriere fono assorbenti e invitando i terminalisti a sostituire i cicalini rumorosi con nuovi modelli di minor impatto. -

The collage consists of several newspaper clippings. The largest one at the top is from 'L'Espresso' with the headline 'Estate spezzina, i conti non tornano' and a sub-headline 'Le spese sono il doppio del previsto'. Below it is another clipping with the headline 'Rumori in porto l'inchiesta verso la conclusione'. To the right, there is a clipping from 'Il Secolo XIX' with the headline 'Le giornate a San Cipriano con il biossido che brucia e l'odore che non dà tregua'. The clippings contain text and small photographs related to the noise issue in the port.



# La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

## «Il mare avanza e cancellerà la nostra costa»

Luigi Merlo di Federlogistica fa il punto sugli scenari elaborati dall'Enea: «Reagire subito prima che l'emergenza diventi rossa»

di Franco Antola LA SPEZIA Sono scenari da incubo, a pensarci bene. Ma mica tanto fantascientifici, e tanto meno lontani nel tempo: solo trent'anni. Senza considerare l'evoluzione del quadro nei decenni successivi. Il tema è quello degli effetti dei mutamenti climatici. Alla Spezia, previsioni scientifiche attendibili riferiscono di un possibile «abbassamento» della costa, mediamente, di 30 cm da Marinella alle Cinque Terre. Che nel giro di 90 anni sono destinati a diventare 90 cm o un metro, con il mare che sommerge tutto: spiagge, strade litoranee, aree abitate di costa. Forse è il caso di pensarci subito. Federlogistica, che raccoglie le numerose aziende del settore, lo ha fatto con riferimento al settore delle infrastrutture portuali, e non solo quelle. E gli scenari del futuro, quasi dietro l'angolo, sono stati oggetto, ieri, di approfondimento nella giornata conclusiva del Forum di Cernobbio, dove lo spezzino Luigi Merlo, presidente di Federlogistica ha parlato dello studio realizzato con Enea proprio per monitorare il fenomeno dell'innalzamento del mare. «L'emergenza climatica rende necessario mettere a punto un piano nazionale urgente di messa in sicurezza delle opere pubbliche portuali e non portuali del nostro Paese. Lo abbiamo fatto a livello nazionale e lo stiamo facendo nel dettaglio partendo La Spezia, anche con la collaborazione dell'Autorità di sistema portuale - chiarisce Merlo -. Nel giro di venti, trent'anni il mare si alzerà mediamente di 30 centimetri sulle nostre coste e nei nostri porti e di 90 centimetri-un metro nel giro di novant'anni, quindi gran parte degli scali marittimi sono destinati ad andare sott'acqua, così come parte della rete ferroviaria e delle autostrade che corrono lungo le coste italiane». **Ma che tipo di intervento di prevenzione è ipotizzabile?** «L'auspicio - spiega Merlo a La Nazione - è che ci si muova come sta facendo il governo olandese, con un piano speciale di opere, anche con l'emissione di bond dedicati per arginare questo fenomeno. E' necessario che anche l'Italia si muova in fretta prima che l'emergenza diventi rossa e il Paese si ritrovi in una situazione drammatica». **Ma in concreto cosa si tratterebbe di fare?** «Per l'immediato, mettendo in conto i sempre più violenti fenomeni meteorologici, come la mareggiata dello scorso anno che ha devastato le coste liguri, pensare ad esempio, nei porti, alla dotazione di bitte e attrezzature più resistenti, in modo da mettere in sicurezza le navi. I fenomeni meteorologici violenti nelle città e nei porti non sono più un fatto straordinario ed eccezionale, ma uno scenario possibile di cui tenere conto. Sono situazioni che si ripeteranno e saranno sempre più violenti. Questo porta a ripensare anche al tipo di infrastrutture da realizzare: bisogna che siano più resilienti, anche dal punto di vista della sicurezza delle attrezzature portuali». **E per il futuro oltre i trent'anni?** «Si è deciso di fare un focus partendo proprio dalla Spezia, considerando i diversi aspetti del problema. Oltre l'innalzamento del mare, quello dell'erosione e delle mareggiate violente. Gli interventi primari sono legati al rafforzamento delle attrezzature dei porti, dove servono anche rimorchiatori



**Non è mai troppo tardi**

**Giovedì 24 ottobre**  
**Sabato 26 ottobre**

**Giorno Internazionale per la Cultura**  
con esperti e volti noti della cultura

con **Valerio Massimo Manfredi, Fabio Carrozza, Riccardo De Santis, Guido Cattaneo**  
in collaborazione con **Enrico Berlinguer**

**Residenza Pellegrini - Via Giuseppe Verdi 10, 54012 La Spezia**  
**INTRA-CO-LIBRO**

## La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

---

più potenti. Poi c'è il tema della protezione a mare. Per ora si tratta di un macro-studio, successivamente si scenderà nel dettaglio. Tenga presente che per simulare i movimenti del moto ondoso servono dieci giorni di lavoro del calcolatore più potente d'Italia. Per gli scenari futuri, occorre imitare l'Olanda, pensare a sopraelevare strade, autostrade e ferrovie per salvarle dall'avanzata del mare». **E le risorse finanziarie?** «Sono imprescindibili finanziamenti europei». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

### Economia

## Confindustria chiama a rapporto per gli 'Stati generali'

Entrano nella seconda fase, quella delle proposte, gli Stati generali dell'economia spezzina promossi da Confindustria La Spezia. L'appuntamento è per lunedì 11 novembre alle 14.30 presso l'auditorium dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale, situato in via del Molo. L'evento è promosso con la collaborazione, tra gli altri, di Ance, Cna, Coldiretti, Confesercenti, Confartigianato, Confcommercio, Confcooperative, Cia, Unione agricoltori, Legacoop, e dal tavolo delle professioni tecniche della provincia della Spezia.

**Tutto Spezia**

**Giornata mondiale contro l'ictus. Screening gratuito nella sala Tis con neurologi e volontari 'Allice'**

**Nuova Ztl. A chi serve il permesso**

**«Concorso autonomo per gli Oss»**

**Scienze mantenute e Indignation di Salotti. Se ne parla in Consiglio**

**Confindustria chiama a rapporto per gli 'Stati generali'**

**Maltempo, il grazie di Peracchini ai piloti e ai lavoratori del porto**

Maltempo per l'agitazione gli operatori portuali. Con le venti piogge e le raffiche di vento che hanno provocato il ritardo di alcune navi, il sindaco di Spezia, Roberto Peracchini, ha voluto esprimere il suo apprezzamento per il lavoro svolto dai piloti e dai lavoratori del porto. Peracchini ha sottolineato che, nonostante le difficoltà, tutti hanno lavorato con professionalità e spirito di squadra per superare il maltempo e garantire il regolare svolgimento delle operazioni portuali.



# Il Nautilus

La Spezia

## Navi da crociera nel porto della Spezia: firmato accordo per ridurre impatto emissioni

E' stato firmato oggi, presso la sede dell' **AdSP** della Spezia, l' Accordo Volontario finalizzato a ridurre l' impatto delle emissioni in atmosfera da parte delle navi da crociera. Presente il Sindaco del Comune della Spezia, Pierluigi Peracchini. Il protocollo, una svolta per la sostenibilità ambientale, è stato siglato dal C.V. (CP) Massimo SENO, Comandante della Capitaneria di Porto della Spezia; da Francesco Di Sarcina, Segretario Generale dell' **ADSP**; da Roberto Ferrarini Vice President Terminal & Port Management - Costa Crociere,, in rappresentanza anche di AIDA Cruises; da Michele Francioni, Senior Vice President MSC Cruises; da Alessandro Carollo Director, Port Services di Royal Caribbean International, qui in rappresentanza anche delle compagnie Azamara e Celebrity Cruises . Oggi per legge le navi devono provvedere al cambio del carburante entro due ore dalla fine delle operazioni di ormeggio. Con la firma di questo protocollo, ancora prima che le navi entrino in porto, ovvero prima di tre miglia dalla diga foranea, dovranno passare ad un combustibile più pulito, con una percentuale di zolfo inferiore allo 0,1% in massa. L' accordo prevede anche che le compagnie si impegnino ad impartire ai comandanti ed equipaggi delle navi direttive aggiuntive sulla manutenzione e gestione dei motori. Ad esempio, le navi dovranno usare i motori principali ed i propulsori ausiliari al miglior regime, ai fini della corretta combustione e, quindi, della riduzione delle emissioni in atmosfera; evitare i passaggi di carico tra i generatori; evitare, all' interno del bacino portuale, la soffiatura delle condotte di scarico; effettuare frequenti verifiche sulla corretta esecuzione delle manutenzioni alle macchine. Previsti anche campionamenti ulteriori del combustibile usato all' ormeggio da parte della Capitaneria di Porto; le verifiche dei cambi del combustibile effettuati durante la navigazione in ingresso nelle acque territoriali ed in uscita dalle stesse; le verifiche all' ormeggio e/o in corso di navigazione; le verifiche in merito all' utilizzo degli sistemi di lavaggio delle emissioni in atmosfera ed alle relative certificazioni; le eventuale sperimentazione/uso di strumenti (per esempio droni), in grado di definire in tempo reale il contenuto di zolfo nel combustibile utilizzato dalle navi. In armonia con le previsioni del Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29-4-2015 le compagnie si impegnano anche a trasmettere alla Capitaneria di Porto un rapporto di controllo sulle emissioni di CO2 e verifica dell' efficienza energetica. Sono previsti anche gruppi di lavoro, per favorire l' adozione di prassi virtuose. L' accordo ha validità sino al 31-12-2020, con facoltà di prolungarne ulteriormente la validità e di accogliere anche la sottoscrizione anche da parte di altre compagnie. Com.te Massimo Seno: 'Con la sottoscrizione di questo importante accordo si concretizzano gli sforzi della Capitaneria di porto, delle altre Istituzioni e delle Compagnie firmatarie per ridurre ulteriormente le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera. L' odierna sottoscrizione dell' accordo non può essere vista come un punto di arrivo, ma deve essere letta come la condivisa volontà di tutti i firmatari di trarre altre ed ulteriori forme di riduzione delle emissioni inquinanti. Questo è lo spirito e lo scopo per i quali la Capitaneria di porto della Spezia sarà sempre disponibile ad ulteriori confronti ed iniziative per ricevere in porto navi sempre più sicure e rispettose dell' ambiente'. Di Sarcina, SG **ADSP**: 'Il tema ambientale è ormai diventato imprescindibile, ed a livello nazionale il nostro porto possiede tutti gli strumenti, le condizioni e soprattutto le volontà per costituire un esempio di best practices. Con il documento di Pianificazione Energetico Ambientale, poi, che a breve definiremo, si cambierà definitivamente passo per trarre la versione green di entrambi i porti facenti parte dell' Autorità di Sistema Portuale'. Peracchini, Sindaco SP: 'Un grande lavoro di squadra per la svolta green della Spezia' 'Le navi da crociera hanno



## Il Nautilus

### La Spezia

---

rappresentato per la nostra città e il nostro territorio una grande opportunità di sviluppo economico e turistico, ma fin dal mio insediamento, ho posto la questione ambientale come non più derogabile, soprattutto facendo valere la responsabilità che tutti i Sindaci hanno sulla salute dei propri cittadini. La firma dell' accordo fra la l' **ADSP**, la Capitaneria e le grandi compagnie di utilizzare combustibili più green, testimonia un grande lavoro di squadra, grande esempio di politica e unione fra istituzioni, pubbliche e private. Un impegno concreto per garantire la sostenibilità ambientale e tutelare la salute dei cittadini, che cade proprio nell' anno in cui tanti giovani hanno dimostrato un' attenzione profonda alle questioni ambientali. Noi non li abbiamo delusi ma anzi, con questo accordo, auspico che sia anche un primo passo a restituire loro fiducia nelle istituzioni' 'La firma dell' accordo per La Spezia, dopo quello sottoscritto per Genova e Savona, sostanzia ulteriormente il nostro impegno verso la progressiva riduzione dell' impatto ambientale delle nostre navi. Ma ciò che viene sancito oggi, è una pratica che Costa ha già intrapreso da qualche anno su base volontaria. Una vera e propria svolta in questo ambito arriverà a breve con l' entrata in servizio della nostra nuova ammiraglia Costa Smeralda, alimentata a LNG, il combustibile fossile più pulito al mondo, che farà scalo proprio a La Spezia, aggiungendosi ad AIDAnova, ammiraglia del nostro marchio tedesco AIDA Cruises, alimentata sempre a LNG' - ha dichiarato Roberto Ferrarini, di Costa Crociere Michele Francioni, MSC Cruises,: 'MSC Crociere è all' avanguardia sul fronte della sostenibilità, con una delle flotte innovative al mondo, anche per la tecnologia ambientale disponibile a bordo. La firma dell' accordo testimonia l' impegno forte e costante di MSC per il miglioramento dell' impatto ecologico delle proprie attività, in mare e a terra. Grazie a tecnologie all' avanguardia, abbiamo ridotto di quasi il 30% le emissioni per passeggero di anidride carbonica della nostra flotta e quest' anno diminuiranno del 43%, rispetto al 2018, le emissioni di anidride solforosa. Con le cinque nuove navi alimentate a LNG e oltre 5 miliardi di euro di investimento, le emissioni di ossido di zolfo verranno tagliate del 98% e quelle di ossido di azoto dell' 85%. E, grazie alla presenza di un sistema di elettrificazione da terra su tutte le nostre navi più recenti, nei porti che avranno adottato il cold ironing sarà possibile ridurre l' impatto praticamente a zero'. 'Operare con parametri più stringenti di quello che le normative ambientali richiedono è fondamentale per RCCL: ridurre il più possibile le emissioni è parte essenziale della nostra strategia - ha detto Alessandro Carollo di Royal Caribbean. La firma di questo accordo oggi è un passo importante nell' ottica di una continua collaborazione di RCCL con il sistema portuale di La Spezia.'



### Le proposte per l' economia a La Spezia

LA SPEZIA - Per iniziativa della Confindustria spezzina si terranno lunedì 11 novembre dalle 14,30 gli 'Stati generali dell' economia' nella seconda fase prevista dall' organizzazione, quella delle proposte. L' incontro si terrà nell' auditorium dell' Autorità di sistema portuale con il supporto della Regione Liguria, della Provincia, di **Assoporti** e della Camera di Commercio. Collabora anche il tavolo delle professioni tecniche locali. Il programma dettagliato dell' incontro è in fase di completamento.



## Sindaco La Spezia riceve comandante Capitaneria

Massimo Belli

image\_pdfimage\_print LA SPEZIA Il sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, questa mattina ha ricevuto nel suo ufficio di Palazzo Civico, la visita del nuovo comandante della Capitaneria di Porto spezzina, il C.V. Giovanni Stella che succede al C.V. Massimo Seno presente anch'esso all'incontro. Nella foto da sinistra: Massimo Seno, Pierluigi Peracchini e Giovanni Stella. Il sindaco ha ringraziato il comandante Seno per il lavoro svolto in questi anni alla Spezia e ha dato il benvenuto al comandante Stella e gli ha porto i migliori auguri per il nuovo incarico. A seguire, Pierluigi Peracchini, ha ricevuto anche gli operatori portuali che si sono prodigati per mettere in sicurezza la città interessata dal maltempo il 28 Ottobre dello scorso anno, quando nubifragi e venti forti flagellarono il territorio comunale. «A distanza di un anno dagli eventi che interessarono la nostra città ed altre località della Liguria con un violentissimo fortunale che colpì significativamente anche il nostro porto ha dichiarato il sindaco voglio pubblicamente ringraziare tutti gli operatori portuali, il comandante Roberto Maggi e la Corporazione Piloti del porto della Spezia per la loro opera svolta a favore di tutta la nostra comunità in quei frangenti. Un anno fa, infatti, fin dalla mattina, coordinati dalla Capitaneria di Porto della Spezia, tutti i servizi tecnico-nautici del porto, rimorchiatori, piloti ed ormeggiatori, erano stati impegnati senza sosta a garanzia della sicurezza della navigazione. A seguito degli eventi che portarono alla rottura degli ormeggi di ben tre navi a causa delle fortissime raffiche di vento, il tempestivo, professionale ed efficace intervento degli operatori evitò ben più gravi danni a cose e persone, contenendo al minimo possibile gli effetti dell'eccezionale evento meteo. Per questo, li ringrazio a nome di tutta la Città per il senso del dovere unito a doti di abnegazione che hanno evidenziato grande professionalità».

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC' and the text 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below this, the website name 'Messaggero Marittimo.it' is displayed with social media icons and a search bar. The main headline reads 'Sindaco La Spezia riceve comandante Capitaneria'. Below the headline, there is a sub-headline 'Incontrati anche gli operatori portuali' and a byline 'di Massimo Belli'. A large photograph shows three men in uniform standing together. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e-mail', and a 'Registrati' button. Below the photo, there is a short text snippet starting with 'LA SPEZIA - Il sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, questa mattina ha ricevuto nel suo ufficio di Palazzo Civico...'. On the right side of the page, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' with small thumbnail images and titles of other articles.

## Msc Crociere firma memorandum "Golfo dei Poeti"

GAM EDITORI

MSC Crociere ha aderito ieri al memorandum "Golfo dei Poeti" adottato nel porto della Spezia con l'obiettivo di migliorare l'impatto ambientale delle navi da crociera. Michele Francioni, Senior Vice President di MSC Cruises, ha dichiarato: "MSC Crociere è da sempre all'avanguardia sul fronte della sostenibilità e dispone di una delle flotte più giovani e innovative al mondo, anche dal punto di vista della tecnologia ambientale disponibile a bordo. La firma di questo importante accordo testimonia l'impegno forte, costante e determinato della nostra compagnia per il continuo miglioramento dell'impatto ecologico delle proprie attività, sia in mare che a terra. Grazie all'adozione di tecnologie all'avanguardia, negli ultimi 10 anni abbiamo ridotto di quasi il 30% le emissioni per passeggero di anidride carbonica della nostra flotta e quest'anno diminuiranno del 43%, rispetto al 2018, le emissioni di anidride solforosa. Con l'entrata in servizio delle cinque nuove navi alimentate a LNG, che hanno richiesto investimenti per oltre 5 miliardi di euro, le emissioni di ossido di zolfo verranno tagliate del 98% e quelle di ossido di azoto dell'85%. Infine, grazie alla presenza di un sistema di elettrificazione da terra su tutte le nostre navi più recenti, nei porti che avranno adottato la tecnologia del cold ironing sarà possibile ridurre l'impatto ambientale praticamente a zero". La Spezia rappresenta uno dei porti principali di MSC Crociere in Italia, dove negli ultimi anni la compagnia ha intensificato in misura crescente la propria presenza. Nel 2019 ha movimentato in città circa 152.000 crocieristi, un dato in crescita del 35% rispetto al 2018. In Liguria, complessivamente, la compagnia movimenterà quest'anno oltre 1,25 milioni di crocieristi, circa un terzo dei passeggeri movimentati in tutta Italia, confermando così il legame privilegiato con una regione in cui l'intero Gruppo MSC impiega oltre 2.500 dipendenti, generando una ricaduta economica pari a circa 1,5 miliardi di euro.



## Crociere: la Msc Opera pronta al suo primo ingresso al porto di Ravenna. Porta 2.700 passeggeri

*Una nuova nave da crociera è pronta ad attraccare al terminal di Porto Corsini. La*

'Msc Opera', della grande famiglia MSC farà la sua prima comparsa a Ravenna mercoledì 30 ottobre per il Maiden Call, cioè la cerimonia con la quale si celebra il primo attracco in un nuovo porto. Nell'occasione, il Comandante della nave scambierà i Crest con le istituzioni e le autorità presenti. Si tratta della seconda nave MSC che toccherà il porto di Ravenna: Msc Lirica ha già visitato la città bizantina in aprile. OPERA ha una capacità di 2.700 passeggeri ed è dotata di numerosi spazi pubblici tra piscine, ristoranti, lounge bar, negozi, un teatro e un centro benessere. Nel 2015 è stata rinnovata e potenziata con i lavori del programma Rinascimento di MSC Crociere grazie ai quali è stata allungata di 24 metri, portando all'aggiunta di nuove aree per l'intrattenimento e di nuove cabine. 'La nave, della Classe Lirica, gode di una struttura intima grazie alle sue forme eleganti e classiche, all'uso di materiali naturali ed a un'attenzione particolare per i dettagli - si legge nella nota della Compagnia -. MSC Opera è ideale per le famiglie con bambini, grazie alla presenza di mini-club dedicati agli ospiti più piccoli, un colorato parco acquatico esterno Spray Park, con divertenti spruzzi, cascate e scivoli d'acqua, e aree equipaggiate con prodotti Chicco® e LEGO®'. Assieme alla 'sorella' Lirica, è di gran lunga la nave più capiente tra quelle che attraccano al terminal di Porto Corsini.

The screenshot shows the website interface for RavennaNotizie.it. At the top, there are navigation menus for 'Home', 'Cultura', 'Sport', 'Economia', 'Ravenna', 'Liguria', 'Italia', 'Internazionale', 'Seguici su', and 'Pagine'. Below the navigation is a banner for '30 ANNI DI RINASCIMENTO ECONOMICO' and 'L'Università è qui 1989 2019'. The main article headline reads: 'Crociere: la Msc Opera pronta al suo primo ingresso al porto di Ravenna. Porta 2.700 passeggeri'. The article text is partially visible, matching the text on the left. There is a large image of the MSC Opera cruise ship at sea. To the right of the main article, there are smaller news snippets: '#ottobregiapponese incontro oriente', 'Ravenna, trovata piantagione di marijuana, 25 kg di droga sequestrati, arrestato un', and 'AEROPORTO AL TOP ED ENTRA IN GIUNTO AL MARCO'. The bottom of the page shows the date '22 ottobre 2019 - 18:29', the number of comments '44', and the temperature '22°C 18°C'.



## Accordo tra AdSP del Tirreno Settentrionale e Autorità Portuale di Alessandria per lo sviluppo di linee ro-ro

È stato siglato nell' ambito del secondo forum "Dialogo italo-egiziano sul trasporto marittimo" In occasione del secondo forum "Dialogo italo-egiziano sul trasporto marittimo" svoltosi ieri al Cairo, che è stato organizzato dall' Ambasciata d' Italia in Egitto e dal Ministero egiziano dei Trasporti in collaborazione con l' ICE - Agenzia per la promozione all' estero e l' internazionalizzazione delle imprese italiane, sono stati sottoscritti due accordi: il primo coinvolge le direzioni competenti dei ministeri dei Trasporti italiano ed egiziano ed è relativo all' autorizzazione dei trasporti stradali merci fra Italia ed Egitto effettuati con linee ro-ro; il secondo, firmato dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e dal presidente della General Authority of Alexandria Port, Hussam El-Rwayni, alla presenza del Ministro dei Trasporti egiziano, Kamel El Waziry, e dell' ambasciatore d' Italia in Egitto, Giampaolo Cantini, prevede innanzitutto azioni di sviluppo delle connessioni marittime, sia linee esistenti sia nuovi servizi, a partire dal traffico ro-ro.

The screenshot shows the infarMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and infarMARE. The main headline reads: "Accordo tra AdSP del Tirreno Settentrionale e Autorità Portuale di Alessandria per lo sviluppo di linee ro-ro". Below the headline, there is a sub-headline: "È stato siglato nell'ambito del secondo forum 'Dialogo italo-egiziano sul trasporto marittimo'". The article text begins with: "In occasione del secondo forum 'Dialogo italo-egiziano sul trasporto marittimo' svoltosi ieri al Cairo, che è stato organizzato dall' Ambasciata d' Italia in Egitto e dal Ministero egiziano dei Trasporti in collaborazione con l' ICE - Agenzia per la promozione all' estero e l' internazionalizzazione delle imprese italiane, sono stati sottoscritti due accordi: il primo coinvolge le direzioni competenti dei ministeri dei Trasporti italiano ed egiziano ed è relativo all' autorizzazione dei trasporti stradali merci fra Italia ed Egitto effettuati con linee ro-ro; il secondo, firmato dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e dal presidente della General Authority of Alexandria Port, Hussam El-Rwayni, alla presenza del Ministro dei Trasporti egiziano, Kamel El Waziry, e dell' ambasciatore d' Italia in Egitto, Giampaolo Cantini, prevede innanzitutto azioni di sviluppo delle connessioni marittime, sia linee esistenti sia nuovi servizi, a partire dal traffico ro-ro."

Below the article, there is a search bar with the text "Cerca il tuo albergo" and a table with columns for "Destinazione", "Data di arrivo", and "Data di partenza". The table contains one row with "Altre destinazioni", "2019", and "2019". There is also a "Cerca" button.

At the bottom of the screenshot, there is a footer with the text: "infarMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA tel.: 010 246122, fax: 010 2506780, e-mail:".

## Livorno: accordo con Egitto per traffico ro-ro

*Aprire la strada a cooperazione tra porti italiani ed egiziani*

Massimo Belli

IL CAIRO Un accordo nell'ambito del Secondo Dialogo Egitto Italia per il settore marittimo è stato siglato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Il Secondo Dialogo Egitto Italia per il settore marittimo, fortemente voluto dalle Autorità egiziane e coordinato dal Ministero degli Esteri italiano e dall'Ambasciata d'Italia in Egitto, ha visto la partecipazione di più di 150 delegati, rappresentanti di Istituzioni, dogane, autorità portuali, armatori, operatori logistici. In questo contesto sono state sottoscritte due importanti intese; il primo accordo coinvolge le direzioni competenti dei Ministeri dei Trasporti italiano ed egiziano ed è relativo all'autorizzazione dei trasporti stradali merci fra Italia ed Egitto effettuati con linee ro-ro. Il secondo accordo, sottoscritto dal numero uno dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, e dal presidente della General Authority of Alexandria Port, Hussam El-Rwayni, alla presenza del ministro dei Trasporti Egiziano, Kamel El Waziry, e dell'ambasciatore d'Italia in Egitto, Giampaolo Cantini, prevede innanzitutto azioni di sviluppo delle connessioni marittime, sia linee esistenti sia con nuovi servizi, a partire dal traffico ro-ro. Particolarmente apprezzata, poi, dai partner egiziani è risultata l'esperienza di Livorno nelle soluzioni digitali innovative. Di interesse per le due parti è poi il lancio di azioni congiunte per l'innovazione ed il trasferimento tecnologico a favore dei porti: anche l'Egitto ha grande attenzione verso nuove tecnologie emergenti, come il 5G, la blockchain, l'Internet of Things che hanno trovato a Livorno il loro testbed portuale ideale. Il workshop di presentazione cui ha partecipato l'AdSp del Mar Tirreno settentrionale rappresentata da Francescalberto De Bari, responsabile Programmi Eu e Innovazione, è stata l'occasione per condividere prospettive strategiche e soluzioni concrete: «L'AdSp, con i porti di Livorno e Piombino, vuole essere l'apripista di un approccio di sistema allo sviluppo portuale», ha detto De Bari. Questo approccio di sistema è stato sposato da tutti i partner italiani e egiziani.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the article title 'Livorno: accordo con Egitto per traffico ro-ro' is prominently displayed. The article text is partially visible, starting with 'IL CAIRO Un accordo nell'ambito del Secondo Dialogo Egitto Italia...'. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' (latest) news items, including 'Alleanza tra i porti di Trieste e Genova' and 'Mancato escavo blocca il porto di Venezia'. At the bottom of the article, there is a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' (related topics) with links to 'MUSEO DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE' and 'MESTIERE PORTO'.

## Bilancio del 'sistema' Livorno, le scelte

LIVORNO Comincia oggi, mercoledì, una settimana di consultazioni, comitati e commissioni. Con un occhio al rispetto della normativa nazionale per le AdSP che impone entro ottobre l'approvazione del bilancio preventivo 2020 (il relativo comitato di gestione ci sarà dopodomani, venerdì 25): ma in realtà con almeno quattro occhi (i due di Stefano Corsini e i due di Massimo Provinciali, che rientra nella segreteria lunedì prossimo 28) voltati alla data del 27 novembre, quando ci sarà l'udienza alla Procura della Repubblica sulla causa contro di loro per la vicenda accosti Grimaldi. E almeno si arrivasse a una sentenza definitiva, in quella data di fine novembre: così vertici dell'AdSP avrebbero o l'eliminazione di quella spada di Damocle che pende da un anno sulle loro teste; o si procederebbe a un cambio della guardia vergine. Ma è sperare molto, forse troppo. Atteniamoci ai fatti: venerdì il comitato di gestione presenterà il bilancio preventivo, su cui ha lavorato sodo il responsabile amministrativo Galliani, sotto il controllo finale del rientrato Corsini. Già oggi, mercoledì, ci sono però due incontri: la mattina la commissione consultiva, che dovrebbe limitarsi alla conferma del numero delle aziende che svolgono i servizi portuali nei vari scali del sistema (non sono previsti aumenti di numero); nel pomeriggio c'è invece il partenariato con vari temi e una grana. La quale sembra si riferisca a un possibile aumento di costi dei rifiuti conferiti dalle navi. Verrebbe cioè diminuita la quota minima delle acque di zavorra da conferire, ma conseguentemente aumenterebbe il costo. Ne riparleremo a consuntivo. \*Il bilancio consuntivo è sempre un momento importante perché l'elenco delle spese da fare nell'anno è anche indicativo di come potrà trasformarsi (sperando in meglio) il sistema. Siamo in una fase estremamente delicata, sia per Livorno che per Piombino. Di recente Claudio Vanni, responsabile della programmazione, ha tolto le illusioni sul microtunnel: se ne riparlerà, se tutto andrà bene, nel 2023. Guarda caso, quasi in parallelo alle previsioni (quasi utopistiche) dell'avvio operativo della Darsena Europa. La quale Darsena a quello che si sa ad oggi rimarrebbe ancora condizionata al budello dello scolmatore dell'Arno e Canale dei Navicelli in Darsena Toscana, perché di tomlarlo non se ne parla. Incoscienza programmatoria o sovraccarico di burocrazia per tutto quello che riguarda lavori legati alla logistica? Sperando in qualche colpo di coda in positivo proprio dal bilancio. Corsini e Provinciali: come diceva il poeta, qui si vedrà la vostra nobiltate.



# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' attacco

## De Ferrari sull' Authority «Sono distanti dai problemi»

PORTOFERRAIO. «L' Autorità portuale dopo la fusione con Livorno ha portato a un totale distacco dai problemi pratici del territorio». È il giudizio che il presidente dell' associazione Albergatori dà sull' operato dell' Autorità portuale di sistema. De Ferrari mette in fila alcuni impegni assunti dall' ente che, secondo lui, non sono stati rispettati. «Avevamo concordato di porre cartelli indicatori luminosi prima delle sbarre, con orari delle partenze, moli di imbarco e prezzi delle compagnie sulle singole corse, così da aiutare i turisti. Poi i carrelli portabagagli, cartelli e immagini rappresentativi dell' Elba, piazzali di sosta per evitare le lunghe file agli imbarchi. E invece, niente di tutto questo. I turisti, in compenso accusano noi per la scarsa accoglienza a loro riservata». --

**ELBA**

**Gestione associata del turismo**  
«E' tempo di cambiare»  
Il sindaco Zini lancia la volontà di modificare le convenzioni tra i Comuni e il consorzio di sbarco in vista per la promozione e per i progetti cooperativi.

**Albergatori: «I nuovi sono in stato d'abbandono»**

**L' allarme di Boccardo: «Si condanna l'aeroporto a una morte certa»**

**De Ferrari sull' Authority «Sono distanti dai problemi»**

# Corriere Adriatico

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### «C'è una sola Uscita Nord ora il progetto definitivo»

Mancinelli: «Il ministro De Micheli ci ha assicurato che il percorso porto-variante non è cambiato» Summit in Comune, enti e categorie hanno creato uno staff per vigilare sull'andamento dell'opera

LE INFRASTRUTTURE ANCONA Rinfrancati ma guardinghi. Ovest o nord, sulla strada dal porto all' A14 troppe volte negli ultimi venti anni si è tornati al punto di partenza, come in un infernale gioco dell'oca. E quando sul sito dell' Anas è apparso il documento con l' ipotesi di studiare un tracciato alternativo a quello dalla Flaminia alla Variante passando nell' area Bartoletti, già giudicato fattibile, il sindaco Valeria Mancinelli ha voluto subito capire. E agire. Così lunedì si è presentata, assieme all' assessore al porto Ida Simonella e al presidente Ap Rodolfo Giampieri, nell' ufficio del ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli . L' incontro A Roma «per avere informazioni», ma soprattutto «capire se il Ministero aveva cambiato opinione sul progetto precedente». Ci sono due progetti o si va avanti su quello da 3,3 km già individuato? «Il ministro che ci ha rassicurato, insieme al Provveditorato per le opere pubbliche, che il percorso non è cambiato» ha riferito il sindaco durante la riunione, già convocato nei giorni scorsi, con Regione, Ap, Camera di commercio, sindacati, cluster portuale, Confcommercio, Confesercenti, Confartigianato, Cna, ordini degli architetti e ingegneri. Tutti rassicurati e soddisfatti. Con un però. «Dobbiamo vigilare sulle varie tappe di questo progetto nel suo complesso e questo farà il tavolo permanente di coordinamento istituito con tutti coloro che hanno partecipato al summit - ha sottolineato il sindaco al termine dell' incontro - Ovvero seguirà passo i vari procedimenti e prenderà iniziative anche eclatanti, se serviranno, per poter portare a casa il risultato». Il campanello «Quando sono uscite notizie circa un ripensamento del tracciato della bretella per l' uscita a Nord da parte di Anas - ha ricordato il sindaco - ci siamo subito allarmati e abbiamo immediatamente chiesto un incontro con il ministro delle Infrastrutture perché Anas è una struttura tecnica che esegue le indicazioni del ministero. Quindi volevamo capire se il Ministero aveva cambiato opinione sul progetto precedente. A maggio sembrava tutto a posto, invece sono uscite notizie diverse, di ripensamento del tracciato. Per questo abbiamo chiesto un incontro urgente con il Ministro che ci ha rassicurato, insieme al Provveditorato per le opere pubbliche, che il percorso non è cambiato - ha rimarcato la Mancinelli - Nessun' altra ipotesi progettuale esiste per il Ministero se non quella che ipotizzava un tracciato già noto, dietro Bartoletti e prima dell' incrocio di Torrette per capirci. Itinerari alternativi non esistono. Abbiamo chiesto di procedere ora con la progettazione definitiva». L' alternativa Ma allora perché quella della nota dell' Anas, braccio operativo del Ministero delle Infrastrutture, con l' ipotesi di studiare percorsi alternativi? «Non ci interessa capire il perché l' Anas abbia pubblicato sul suo sito l' eventualità di approfondire un percorso alternativo o se qualche tecnico ha creato disturbo - ha sottolineato il sindaco - C' è un solo progetto e su quello formalmente il Ministero darà indicazioni all' Anas di sviluppare le successive fasi». Ovvero passare al progetto definitivo da sottoporre a Valutazione di impatto ambientale per poi redigere quello esecutivo e indire la gara d' appalto per i lavori. I tempi? Senza intoppi forse due anni. Ma su questo versante il sindaco non si sbilancia, visto anche gli stop subiti dal raddoppio della Variante alla Statale 16. I tasselli Uno dei tre tasselli fondamentali del nuovo asse di accesso alla città da Nord: l' interrimento con gli escavi del porto e la creazione del lungomare Nord, l' Ultimo miglio porto-Statale da 97 milioni e il raddoppio della Variante. «Per quest' ultimo il progetto definitivo è approvato e finanziato e l' Anas ha in corso la procedura di esproprio dei terreni. Poi effettuerà la gara per i lavori» ha riassunto



### «C'è una sola Uscita Nord ora il progetto definitivo»

Mancinelli - Il ministro De Micheli ci ha assicurato che il percorso porto-variante non è cambiato - Summit in Comune, enti e categorie hanno creato uno staff per vigilare sull'andamento dell'opera

**LE INFRASTRUTTURE** Ancona. Il sindaco Valeria Mancinelli ha voluto subito capire. E agire. Così lunedì si è presentata, assieme all' assessore al porto Ida Simonella e al presidente Ap Rodolfo Giampieri, nell' ufficio del ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli . L' incontro A Roma «per avere informazioni», ma soprattutto «capire se il Ministero aveva cambiato opinione sul progetto precedente». Ci sono due progetti o si va avanti su quello da 3,3 km già individuato? «Il ministro che ci ha rassicurato, insieme al Provveditorato per le opere pubbliche, che il percorso non è cambiato» ha riferito il sindaco durante la riunione, già convocato nei giorni scorsi, con Regione, Ap, Camera di commercio, sindacati, cluster portuale, Confcommercio, Confesercenti, Confartigianato, Cna, ordini degli architetti e ingegneri. Tutti rassicurati e soddisfatti. Con un però. «Dobbiamo vigilare sulle varie tappe di questo progetto nel suo complesso e questo farà il tavolo permanente di coordinamento istituito con tutti coloro che hanno partecipato al summit - ha sottolineato il sindaco al termine dell' incontro - Ovvero seguirà passo i vari procedimenti e prenderà iniziative anche eclatanti, se serviranno, per poter portare a casa il risultato». Il campanello «Quando sono uscite notizie circa un ripensamento del tracciato della bretella per l' uscita a Nord da parte di Anas - ha ricordato il sindaco - ci siamo subito allarmati e abbiamo immediatamente chiesto un incontro con il ministro delle Infrastrutture perché Anas è una struttura tecnica che esegue le indicazioni del ministero. Quindi volevamo capire se il Ministero aveva cambiato opinione sul progetto precedente. A maggio sembrava tutto a posto, invece sono uscite notizie diverse, di ripensamento del tracciato. Per questo abbiamo chiesto un incontro urgente con il Ministro che ci ha rassicurato, insieme al Provveditorato per le opere pubbliche, che il percorso non è cambiato - ha rimarcato la Mancinelli - Nessun' altra ipotesi progettuale esiste per il Ministero se non quella che ipotizzava un tracciato già noto, dietro Bartoletti e prima dell' incrocio di Torrette per capirci. Itinerari alternativi non esistono. Abbiamo chiesto di procedere ora con la progettazione definitiva». L' alternativa Ma allora perché quella della nota dell' Anas, braccio operativo del Ministero delle Infrastrutture, con l' ipotesi di studiare percorsi alternativi? «Non ci interessa capire il perché l' Anas abbia pubblicato sul suo sito l' eventualità di approfondire un percorso alternativo o se qualche tecnico ha creato disturbo - ha sottolineato il sindaco - C' è un solo progetto e su quello formalmente il Ministero darà indicazioni all' Anas di sviluppare le successive fasi». Ovvero passare al progetto definitivo da sottoporre a Valutazione di impatto ambientale per poi redigere quello esecutivo e indire la gara d' appalto per i lavori. I tempi? Senza intoppi forse due anni. Ma su questo versante il sindaco non si sbilancia, visto anche gli stop subiti dal raddoppio della Variante alla Statale 16. I tasselli Uno dei tre tasselli fondamentali del nuovo asse di accesso alla città da Nord: l' interrimento con gli escavi del porto e la creazione del lungomare Nord, l' Ultimo miglio porto-Statale da 97 milioni e il raddoppio della Variante. «Per quest' ultimo il progetto definitivo è approvato e finanziato e l' Anas ha in corso la procedura di esproprio dei terreni. Poi effettuerà la gara per i lavori» ha riassunto



## Corriere Adriatico

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

il sindaco. Per il lungomare Nord «c'è già un progetto definitivo approvato, il finanziamento è già totale», «la Valutazione di impatto ambientale da parte della Regione è in corso di perfezionamento e a breve passerà al Ministero per l'ambiente» ha aggiunto Anna Casini, assessore regionale alle Infrastrutture. Per quanto riguarda Rfi, incaricato per l'appalto dei lavori per il lungomare Nord, ieri al summit il direttore di produzione territoriale D' Alessandro, ha confermato che la gara d'appalto si farà entro un anno. «L'unica questione che rimaneva aperta era quella della bretella con Anas che la deve progettare. E su questo ora dobbiamo stare attenti affinché non si torni indietro alle caselle precedenti come in un micidiale gioco dell'oca». Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

### «Questa strada nel puzzle regionale delle connessioni»

«Si è creata una lobby istituzionale per evitare l'isolamento del porto»

**LE REAZIONI ANCONA** La lobby istituzionale scesa in campo per salvare l' Autorità portuale si è ricompattata per l' Uscita a nord. Corsi e ricorsi dal fronte del porto sottolineati proprio dal presidente dell' attuale Autorità portuale dell' Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, che al termine del summit in Comune ha sottolineato come «si sia creata spontaneamente - ha rilevato Giampieri - una lobby istituzionale che potesse rappresentare l' importanza di un percorso indispensabile per la crescita del porto. Dalla realizzazione di questa strada ne va del futuro commerciale e turistico del porto ed anche della intera regione perché il porto ha una valenza nazionale e internazionale. Si è parlato per troppi anni di un' opera necessaria per evitare l' isolamento non solo del porto ma dell' intera città. Al tavolo permanente di coordinamento per vigilare sull' uscita a Nord - ha assicurato Giampieri - l' Ap sarà il termometro della situazione perché l' opera prosegua il più velocemente possibile». «Il collegamento a Nord è più importante di una semplice strada - ha rilevato l' assessore regionale Anna Casini - è un pezzo importantissimo del puzzle per la connessione di porto, aeroporto, interporto e Quadrilatero. Anche noi, appena avuto sentore di una qualche possibile modifica al tracciato già individuato abbiamo chiesto spiegazioni a Roma. Ricevendo dal Ministero e da altri attori che il tracciato rimarrà quello proposto». «Condivido l' esigenza di lavorare insieme e vigilare per ottenere questo risultato ha affermato il presidente della Camera di Commercio delle Marche, Gino Sabatini - non è soltanto il porto in gioco ma l' economia di una intera provincia e della intera regione e la Camera di Commercio delle Marche è a disposizione per impegnarsi in questo senso». m. petr. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Primo piano • Ancona**

«Questa strada nel puzzle regionale delle connessioni»

«Si è creata una lobby istituzionale per evitare l'isolamento del porto»

**LE REAZIONI**

**Hanno detto**

- «BISOGNA ENTARE DI FORMARE ALLE VECCHIE CASELLE» - **Victoria Nannicini** Sindaco di Ancona
- «OFFRA CONNESSA CON AEROPORTO E INTERPORTO» - **Nicola Carini** Sindaco di Ancona
- «VA SCINGLIARATO L'ISOLAMENTO DELLO SCALO» - **Rodolfo Giampieri** Presidente Ap
- «C'È IN ORDINE L'ECONOMIA DELLA REGIONE» - **Gino Sabatini** Presidente Camera di Commercio
- «FINE QUESTA DETERMINAZIONE PER LO SVILUPPO» - **Massimo Paganini** Direttore CdC di Ancona
- «QUESTO MOMENTO CRUCIALE ANCHE PER IL LAVORO» - **Giuseppe Caspanelli** Segretario Uil

# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## L' Uscita a Nord si farà, parola di ministro

Regione, associazioni e sindacati ieri in Comune tutti al fianco della Mancinelli dopo la trasferta a Roma: «Vigileremo insieme»

di Pierfrancesco Curzi «Una strada, un collegamento viario di così elevata importanza, non ha colore politico, non può essere di destra o di sinistra». Avanti si vada è il motto scelto in coro dall' amministrazione comunale e da tutte le istituzioni e le categorie professionali della città che ieri erano al fianco del sindaco Mancinelli nella conferenza stampa indetta dopo l' incontro a Roma con il ministro De Micheli in cui si sono avute rassicurazioni sulla fattibilità del progetto dopo voci di possibili altri dubbi e blocchi da parte dell' Anas. Dalla Regione ai sindacati, dall' Autorità portuale agli artigiani, da Confindustria alle organizzazioni del commercio, senza dimenticare i professionisti, ingegneri e architetti in primis e via discorrendo: ieri in Comune c' erano davvero tutti. Il progetto di Uscita nord prevede il collegamento della Flaminia con la Ss16 nella zona dell' autosalone «Bartoletti» a Torrette e il ministro Paola de Micheli ha ribadito che si tratta dell' unico progetto presentato (l' altra ipotesi era quella di un connessione più a nord nella zona di Colle Ameno). Nessun gioco di potere, nessuna giacchetta tirata dalle sfere politiche di riferimento. La città attende la bretella di collegamento in uscita dal porto verso la grande viabilità, variante alla Statale 16 e Autostrada, da quasi trent' anni. Una storia infinita. Siamo forse alla svolta decisiva? Difficile dirlo, specie se di mezzo ci sono i giochi contorti della politica. Intanto una certezza: resta il tracciato originale e si parte dalla base del progetto preliminare. Prossimo passo stilare il progetto definitivo, poi sarà la volta di una lunghissima serie di passaggi autorizzativi e consultivi, tra cui il parere del provveditorato alle opere pubbliche. Infine sarà la volta del progetto esecutivo, la presentazione del bando di appalto, l' affidamento del cantiere e i lavori. Quattro anni? Un tempo accettabile, al netto degli ostacoli che di solito si frappongono durante il cammino di un progetto infrastrutturale. La visita a Roma della pattuglia istituzionale anconetana, da sempre molto coesa, aveva un obiettivo principale: non tanto ricevere rassicurazioni dal ministro De Micheli dopo l' ennesimo stop al progetto, quanto rendere irreversibile il procedimento a livello tecnico. Gli ultimi 11 anni hanno dimostrato l' eccessiva fragilità degli esecutivi e le 'vendette' di ritorno. Insomma, Ancona non vuole più correre il rischio di vedersi congelati sul più bello i fondi e dunque l' operatività. Il fronte istituzionale anconetano e marchigiano vuole blindare il progetto di Uscita a Nord per passare alla storia, finalmente, di fronte ad un intervento risolutivo. Un progetto, quello della Bretella, direttamente interconnesso agli altri due step decisivi per il rilancio definitivo dell' economia portuale e cittadina: da una parte il cosiddetto Lungomare Nord, ossia la riprofilatura del tracciato che dalla Palombella raggiunge Torrette, dall' altra il raddoppio della Variante alla Statale 16. Questi due pezzi del pacchetto infrastrutturale sono molto più avanti rispetto all' Uscita a Nord. Andiamo con ordine: «Entro una decina di giorni emetteremo il parere per quanto riguarda la Verifica di impatto ambientale - spiega la vicepresidente della Regione, Anna Casini - per quanto riguarda l' ok sull' interrimento del tratto tra Ancona e Torrette. Per il resto, noi siamo al fianco del Comune su tutto, in particolare l' Uscita a Nord. Si tratta di un' opera importante che andrebbe a completare le infrastrutture marchigiane assieme a porto, aeroporto, interporto e Quadrilatero».

**Fronte del porto**

- 1 Nella zona di Bartoletti**  
Il progetto di Uscita nord...  
L'area di Bartoletti...  
Il progetto prevede...  
L'area di Bartoletti...  
Il progetto prevede...
- 2 Tempo istituzionale per vigilare sull'iter**  
L'iter istituzionale...  
Il progetto prevede...  
L'area di Bartoletti...  
Il progetto prevede...
- 3 Ecco le tre fasi che sono previste**  
Il progetto prevede...  
L'area di Bartoletti...  
Il progetto prevede...
- 4 La situazione al momento**  
Il progetto prevede...  
L'area di Bartoletti...  
Il progetto prevede...
- 5 L'altra ipotesi gli ingegneri**  
Il progetto prevede...  
L'area di Bartoletti...  
Il progetto prevede...

## L'Uscita a Nord si farà, parola di ministro

Regione, associazioni e sindacati ieri in Comune tutti al fianco della Mancinelli dopo la trasferta a Roma: «Vigileremo insieme»

**Il Prefetto Massimo D'Alagni**  
Il progetto di Uscita nord...  
L'area di Bartoletti...  
Il progetto prevede...

**Il sindaco Massimo Mancinelli**  
Il progetto di Uscita nord...  
L'area di Bartoletti...  
Il progetto prevede...

**Il ministro Paola De Micheli**  
Il progetto di Uscita nord...  
L'area di Bartoletti...  
Il progetto prevede...



## Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

Sul Lungomare Nord di mezzo ci sono anche altri attori importanti, a partire da Trenitalia, visto che il progetto prevede di allargare la base terrestre su cui far passare Flaminia, con le sue quattro corsie, ciclovia e lungomare pedonale, ma soprattutto la ferrovia. Senza dimenticare che si dovrà costruire sul piede di un terreno in frana. Per quanto riguarda la terza tessera del puzzle infrastrutturale, il Raddoppio della Variante alla Statale 16 da Falconara a Torrette, le novità sono recenti e positive. L'opera, già finanziata, si farà, siamo ai dettagli per quanto riguarda la presentazione del progetto esecutivo, dopo la conclusione degli espropri nei confronti dei privati i cui terreni insistevano lungo il tracciato. Un ruolo determinante, anche come ente di rappresentanza delle categorie, lo gioca l'Autorità portuale: «Siamo parte in causa - sottolinea il presidente Giampieri - lo sviluppo del porto dipende da una strada di collegamento veloce per arrivare alla grande viabilità. Ne va del futuro commerciale e turistico del porto e dell'intera regione. Si è parlato di quest'opera per troppi anni, basta perdere tempo, vogliamo evitare l'isolamento portuale e della città». Tutti i rappresentanti istituzionali e di categoria hanno firmato il documento per la creazione di un tavolo permanente per vigilare sull'Uscita a Nord. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Il sindaco: «Dobbiamo evitare la palude Anas? Non voglio né devo incontrarli»

*Il primo cittadino ha le idee chiare: «Se siamo tutti qui è perché l'opera sta a cuore a tutta la città, non vogliamo più perdere tempo»*

In visita al neo ministro delle infrastrutture, Paola De Micheli, con un obiettivo primario: essere rassicurati sullo stato procedurale e progettuale dell' Uscita dal porto verso la grande viabilità. Questo cercavano il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, assieme al suo fedelissimo assessore al porto, Ida Simonella, e al presidente dell' Autorità portuale, Rodolfo Giampieri. Questo, pare, abbiano ottenuto. **È così sindaco Mancinelli?** «Sembra di sì, anzi sì». **Eravate preoccupati?** «Sa, leggere a mezzo stampa che Anas sta studiando un' eventuale alternativa al progetto originale su cui sembravamo essere tutti d' accordo, non è che ti lasci tranquillo. Quattro mesi fa era uscita una certezza assoluta, volevamo soltanto essere tranquillizzati. Basta, dobbiamo evitare di finire dentro una palude che ci ha bloccato per trent' anni». **Il rischio di bloccare tutto c' era?** «Pare di no, almeno stando alla rassicurazioni che il ministro De Micheli ci ha fornito». **Lei ha chiesto conto di quella nota ad Anas stessa?** «Il mio interlocutore sulle scelte globali non è Anas, con cui invece bisogna ragionare a livello tecnico in corso d' opera». **Quindi non ha in calendario di incontrare i vertici dell' ente nazionale per le strade?** «Non li voglio e non li devo incontrare in questa fase. Ripeto, dover immaginare di ripartire da capo dopo aver gettato le basi per un futuro abbastanza ben indirizzato, non mi ha lasciato tranquilla. Da qui la richiesta di un incontro urgente con il ministro De Micheli». **Cosa può essere successo, un difetto di comunicazione?** «Guardi questo non lo so e a dirla tutta, non me ne importa, dal momento che dal ministero ho ricevuto tutte le informazioni del caso. La cosa buffa però è un' altra». Quale? «Da quanto mi risulta, né dal ministero né dal provveditorato opere pubbliche non è mai partito un input diretto all' Anas per avviare un percorso alternativo. È stato ribadito che esiste un unico progetto originario, stop. Il resto sono soltanto chiacchiere». **Quindi si va avanti sul vecchio tracciato?** «Esatto, l' Uscita resta a nord rispetto alla Palombella, ma leggermente a sud dall' abitato di Torrette, all' altezza di Bartolini per intenderci».



**Le Aste immobiliari telematiche un problema? Ora non più con la nostra consulenza!**

• sia che Tu voglia offrire delle vantaggiose occasioni di **investimento immobiliare**, con una qualificata assistenza dal primo sopralluogo e via via per la gestione della PEC, per la firma digitale, per la presentazione dell'offerta e così a seguire fino al Decreto di Trasferimento

• sia che Tu, a causa di un momento di difficoltà, abbia già subito o stia cercando un pagamento e voglia essere aiutato ad individuare una strategia di soluzione tramite dei debiti, con la procedura più conosciuta alla Tua esigenza, anche attraverso l'**utilizzo di Fondo e Sostegno**

**La nostra esperienza e professionalità sono la soluzione alle Tue aspettative.**

Per info:  
Tel. 071 20 00 00    Cell. 333 6821010    mail [m.giacragliola@casa-italia.it](mailto:m.giacragliola@casa-italia.it)

## Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

Perché ha convocato in Comune tutte le associazioni? «Per renderle partecipi su come stanno le cose e su cosa accadrà da qui in avanti. E' molto positivo che tutte, e sottolineo tutte, compresi gli ormeggiatori del porto, siano venuti qui, significa che l' opera sta a cuore a tutti e che non vogliamo più perdere tempo. Proprio a questo scopo abbiamo deciso di creare un tavolo tecnico permanente». **Con quali funzioni?** «Principalmente quella di evitare scherzi ulteriori, di controllare che l' iter vada avanti senza sorprese nell' interesse di tutti. È giunto il tempo di chiudere il cerchio, una volta per tutte. Quell' opera è irrinunciabile». **Prossimi passi?** «Intanto il 28 ottobre incontrerò i vertici del provveditorato delle opere pubbliche in sede locale per ribadire quanto accaduto qui stamattina (ieri, ndr.). assieme vigileremo sulle tappe del progetto da qui in avanti». Sui tempi? «Non ho la sfera di cristallo e non mi va di fare annunci che poi vengono smentiti da intoppi burocratici. Nell' ottica degli altri due progetti collegati, Lungomare Nord e Raddoppio della Variante, in questo caso siamo leggermente indietro, ma intanto era importante chiarire e riprendere col massimo impegno». **In una recente intervista al Carlino si era lamentata dei tempi biblici degli appalti, sempre della stessa idea?** «Certo, è tempo che qualcuno cambi leggi e regolamenti». Pierfrancesco Curzi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fronte del porto

## Elettificazione delle banchine, nuovo incontro con Italia Nostra

Domani, ore 17, Italia Nostra organizza un altro incontro sul porto al Teatrino San Cosma. Si parlerà di «Elettificazione delle banchine» con l'ingegnere Roberto Cuneo, presidente della sezione di Savona di Italia Nostra che illustrerà l'esperienza in Liguria per quanto riguarda le banchine crocieristiche. Seguiranno poi interventi del pubblico.

The screenshot shows a newspaper page with several articles. The main article is titled "Elettificazione delle banchine, nuovo incontro con Italia Nostra". Other visible headlines include "24 ore", "Il Tangi è sbrogliato, la finanziaria rilucerà la metà", "Il premier Conte e il ministro Patuanelli all'assemblea nazionale della Cna in città", "Addio a Roberto Strano, ex presidente dell'Ordine architetti", and "Trekking urbano nel centro storico, via alle prenotazioni". A large photo shows a group of people in a meeting.



## Costituito in Comune un tavolo permanente di coordinamento per vigilare sull'uscita a Nord

*Per quanto riguarda RFI, soggetto incaricato per l'appalto e procedimento dei lavori per il lungomare Nord, è già pronto il progetto esecutivo e si andrà alla gara per l'appalto entro l'anno*

Un tavolo permanente di coordinamento per vigilare sull'uscita a Nord. L'ha costituito oggi in Comune il sindaco Valeria Mancinelli al termine della riunione che ha visto presenti le istituzioni - Regione Marche, Autorità del sistema portuale dell'Adriatico centrale, Camera di Commercio delle Marche - e le associazioni di categoria oltre agli imprenditori del porto, sindacati e gli ordini degli architetti e degli ingegneri. «Quando sono uscite notizie circa un ripensamento del tracciato della bretella per l'uscita a Nord da parte di Anas, ci siamo subito allarmati e abbiamo immediatamente chiesto un incontro con il Ministro delle Infrastrutture perché Anas è una struttura tecnica che esegue le indicazioni del ministero. Quindi volevamo capire se il Ministero aveva cambiato opinione sul progetto precedente. Così ha esordito il sindaco Valeria Mancinelli all'incontro. Tutta la partita del nuovo asse di accesso alla città da Nord consta di tre interventi: uno riguarda l'interramento con gli escavi del porto di Ancona e la creazione del lungomare Nord, il secondo la bretella di collegamento e infine il raddoppio della Statale 16. Per quest'ultimo il progetto definitivo è approvato e finanziato e l'Anas ha in corso la procedura di esproprio dei terreni e poi effettuerà la gara per i lavori; per quanto riguarda il lungomare Nord c'è già un progetto definitivo approvato, il finanziamento è già totale, la VIA, valutazione di impatto ambientale, da parte della Regione Marche è in corso di perfezionamento e a breve passerà al Ministero per l'ambiente. Per quanto riguarda RFI, soggetto incaricato per l'appalto e procedimento dei lavori per il lungomare Nord, è già pronto il progetto esecutivo e si andrà alla gara per l'appalto entro l'anno. «L'unica questione che rimaneva aperta era quella della bretella con Anas che deve fare la progettazione - ha proseguito il sindaco Mancinelli - A maggio sembrava tutto a posto, invece sono uscite notizie diverse, di ripensamento del tracciato. Per questo abbiamo chiesto un incontro urgente con il Ministro che ci ha rassicurato, insieme al Provveditorato per le opere pubbliche, che il percorso non è cambiato. Però dobbiamo vigilare sulle varie tappe di questo progetto nel suo complesso e questo farà il tavolo permanente di coordinamento, ovvero seguirà passo passo i vari procedimenti e prenderà iniziative anche eclatanti, se serviranno, per poter portare a casa il risultato. Noi saremo a fianco del Comune per questa opera importante che completa le infrastrutture marchigiane assieme a porto, aeroporto, Interporto e Quadrilatero».

The screenshot shows the article's title and a sub-headline: "Per quanto riguarda RFI, soggetto incaricato per l'appalto e procedimento dei lavori per il lungomare Nord, è già pronto il progetto esecutivo e si andrà alla gara per l'appalto entro l'anno". Below the text is a photograph of a meeting in a council chamber. To the right of the main text, there is a sidebar with the heading "I più letti di oggi" and several small article thumbnails.

# Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Uscita porto, lo stato del progetto e come verrà monitorato- VIDEO

Il sindaco Valeria Mancinelli e il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale Rodolfo Giampieri fanno il punto sul progetto dell' uscita del porto, che collegherà lo scalo all' autostrada A14. Dopo l' incontro con il ministro delle infrastrutture Paola De Micheli, la Mancinelli ha assicurato che non ci sono progetti alternativi (come paventato nelle ultime ore) e che si andrà avanti con quello presentato ufficialmente a primavera. Rodolfo Giampieri fa un punto sullo stato dell' iter e spiega le funzioni del tavolo di controllo appena istituito da Comune, Regione e associazioni. Approfondimenti Summit sul porto, la Confartigianato si mobilita per l' Uscita a Nord: «Basta ritardi» 18 ottobre 2019 Uscita del porto, Bocchini: «Stop Anas è incomprensibile, basta con i rinvii» 18 ottobre 2019 Uscita del porto ancora più a nord, gli ingegneri critici: «Costi troppo elevati» 21 ottobre 2019 Uscita porto, il ministro conferma il progetto: «Controlleremo, pronti a mobilitazioni» 22 ottobre 2019.



# Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Uscita porto, il ministro conferma il progetto: «Controlleremo, pronti a mobilitazioni»

*Il blitz a Roma del sindaco Valeria Mancinelli ha portato alla rassicurazione sull'evoluzione del progetto, ma arriva il tavolo di controllo sul cronoprogramma*

Un blitz a Roma, due risultati per Ancona. Il primo, la promessa da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli al sindaco Valeria Mancinelli che il progetto dell'uscita a nord del porto di Ancona è ancora vivo e andrà avanti. Il secondo risultato è quello di una lobby istituzionale, un tavolo di coordinamento che si riunirà mensilmente per controllare lo stato di avanzamento del progetto stesso. Ne faranno parte, oltre all'autorità portuale e il Comune, la Regione, la Camera di Commercio, la Confcommercio, la Confartigianato, i sindacati, Rfi, l'Ordine degli Ingegneri, l'Ordine degli Architetti e tutti gli operatori del porto. Obiettivo: controllare che il cronoprogramma per la realizzazione di un'infrastruttura di cui si parla da oltre 40 anni venga rispettato: «Servirà ad avere un'informazione diretta sull'andamento della vicenda e a concordare eventuali misure di mobilitazione per sollecitare le cose, se e quando sarà necessario» ha detto la Mancinelli nella conferenza stampa in Comune. All'origine del viaggio del sindaco a Roma c'era la paventata esistenza di un progetto dell'Anas alternativo a quello presentato ufficialmente la scorsa primavera: «Non ci risultava nulla ed eravamo preoccupati che si dovesse ricominciare tutto da zero - ha detto la Mancinelli- ho chiesto quindi chiarimenti e mi è stato risposto che né il ministero né i suoi organi periferici, cioè il provveditorato alle opere pubbliche, ha dato ad Anas un indirizzo diverso. Il progetto quindi è uno - specifica la Mancinelli- ed è quello presentato a maggio-giugno di quest'anno con la realizzazione dell'uscita nella zona di Bartoletti». Su quel progetto, Comune e istituzioni hanno promesso costante confronto e vigilanza. Tre fasi Il progetto di viabilità riguarda il collegamento tra il porto e l'autostrada A14 ed è costituito, di fatto, da tre fasi distinte per le quali non sono state rese note le tempistiche di realizzazione: La prima è l'interramento del tratto viario tra Marina Dorica e Torrette (lungomare nord), per la quale c'è già il progetto definitivo approvato con tanto di risorse. L'iter prevede la valutazione di impatto ambientale (VIA) da parte della Regione, la quale dovrebbe concludere la fase istruttoria nel giro di due settimane per poi sottoporre le carte all'approvazione del Ministero dell'Ambiente. «Rfi, soggetto incaricato per quella parte del progetto, ha detto che non appena sarà concluso il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale conta di andare in gara d'appalto entro l'anno prossimo» ha spiegato la Mancinelli. La seconda fase riguarda il raddoppio della Statale 16. Stesso discorso, progetto definitivo approvato e risorse disponibili, con l'Anas che sta concludendo le procedure di esproprio per poi andare in gara di appalto. L'allarme che ha portato a Roma la Mancinelli riguardava la terza fase, cioè quella della bretella di collegamento tra la Flaminia e la variante alla Statale 16: «E' in fase di progettazione dell'Anas, in termini di maturazione è più indietro rispetto al resto anche perché questa parte è stata avviata un anno e mezzo fa. I tempi maturano - ha concluso la Mancinelli- ma bisogna stare dietro pezzo dopo pezzo affinché le caselle vadano a posto con dei tempi che non diventino storici». Istituzioni e associazioni «Quella di cui parliamo non è solo una strada - ha detto il vicepresidente della Regione Anna Casini - ma la connessione tra porto, interporto e aeroporto. L'aeroporto lo abbiamo salvato, la quadrilatero sta arrivando, non possiamo non connettere in modo veloce anche il porto». Sulla stessa linea l'assessore ai lavori pubblici Paolo Manarini: «Oltre a un collegamento infrastrutturale questo è un discorso di riqualificazione urbana e ambientale, perché togliamo il traffico da Torrette che ricordiamo essere un quartiere con 10mila abitanti». Gilberto Gasparoni (Confartigianato) ha sottolineato: «l'importanza di tre progetti che camminano insieme per un'opera attesa da anni». Giorgio Andreani, in

**ANCONATODAY** Politica

**Uscita porto, il ministro conferma il progetto: «Controlleremo, pronti a mobilitazioni»**

Il blitz a Roma del sindaco Valeria Mancinelli ha portato alla rassicurazione sull'evoluzione del progetto, ma arriva il tavolo di controllo sul cronoprogramma

**4 più letti di oggi**

- Il Comune espone all'Anas...
- Risultati 2019, Emanuele...
- Qualificato in Comune un...
- Casini: i Verdi sono la...

**ProntoPro**  
Cerca nuovi clienti vicino a te!  
Servizi gratis

## Ancona Today

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

rappresentanza delle sigle sindacali Cgil, Cisl e Uil ha osservato che: «L' economia del porto è l' economia della regione». Massimiliano Polacco (Confcommercio) ha detto che: «Tutta l' economia fa il tifo per le istituzioni, la determinazione che non avevamo mai visto prima adesso c' è». Rodolfo Giampieri ha sottolineato l' adesione al tavolo di coordinamento di tutti gli operatori del porto: spedizionieri, servizi tecnico-nautici e cantieri: «C' è l' orgoglio di essere insieme per rivendicare la necessità di creare occupazione e di realizzare un' opera che non ha colore politico». Gallery.

## Ancona, incontro tra le parti per discutere dei lavori inerenti all' uscita a nord

*Il sindaco Mancinelli: "Volevamo capire se il Ministero aveva cambiato opinione sul progetto precedente"*

Un tavolo permanente di coordinamento per vigilare sull' uscita a Nord. L' ha costituito oggi in Comune il sindaco Valeria Mancinelli al termine della riunione che ha visto presenti le istituzioni - Regione Marche, Autorità del sistema portuale dell' Adriatico centrale, Camera di Commercio delle Marche - e le associazioni di categoria oltre agli imprenditori del porto, sindacati e gli ordini degli architetti e degli ingegneri. "Quando sono uscite notizie circa un ripensamento del tracciato della bretella per l' uscita a Nord da parte di Anas, ci siamo subito allarmati e abbiamo immediatamente chiesto un incontro con il Ministro delle Infrastrutture perché Anas è una struttura tecnica che esegue le indicazioni del ministero. Quindi volevamo capire se il Ministero aveva cambiato opinione sul progetto precedente" così ha esordito il sindaco Valeria Mancinelli all' incontro. Tutta la partita del nuovo asse di accesso alla città da Nord consta di tre interventi: uno riguarda l' interrimento con gli escavi del porto di Ancona e la creazione del lungomare Nord , il secondo la bretella di collegamento e infine il raddoppio della Statale 16 . Per quest' ultimo il progetto definitivo è approvato e finanziato e l' Anas ha in corso la procedura di esproprio dei terreni e poi effettuerà la gara per i lavori; per quanto riguarda il lungomare Nord c' è già un progetto definitivo approvato, il finanziamento è già totale, la VIA - valutazione di impatto ambientale - da parte della Regione Marche è in corso di perfezionamento e a breve passerà al Ministero per l' ambiente. Per quanto riguarda RFI , soggetto incaricato per l' appalto e procedimento dei lavori per il lungomare Nord, è già pronto il progetto esecutivo e si andrà alla gara per l' appalto entro l' anno. "L' unica questione che rimaneva aperta era quella della bretella con Anas che deve fare la progettazione - ha proseguito il sindaco Mancinelli - . A maggio sembrava tutto a posto, invece sono uscite notizie diverse, di ripensamento del tracciato. Per questo abbiamo chiesto un incontro urgente con il Ministro che ci ha rassicurato, insieme al Provveditorato per le opere pubbliche, che il percorso non è cambiato. Però dobbiamo vigilare sulle varie tappe di questo progetto nel suo complesso e questo farà il tavolo permanente di coordinamento, ovvero seguirà passo passo i vari procedimenti e prenderà iniziative anche eclatanti, se serviranno, per poter portare a casa il risultato" "Noi saremo a fianco del Comune per questa opera importante che completa le infrastrutture marchigiane assieme a porto, aeroporto, Interporto e Quadrilatero. Anche noi siamo stati rassicurati che il tracciato rimarrà quello proposto nel maggio 2019 da Anas. La Regione è stata a disposizione per tutte le autorizzazioni di competenza e farà parte di questo tavolo permanente di coordinamento" ha affermato la vice presidente della Regione Marche, Anna Casini. "L' autorità portuale è parte in causa direttamente interessata: lo sviluppo del porto dipende da una strada di collegamento veloce per arrivare alla grande viabilità. Ne va del futuro commerciale e turistico del porto ed anche della intera regione perché il porto ha una valenza nazionale e internazionale. Si è parlato per troppi anni di un' opera necessaria per evitare l' isolamento non solo del porto ma dell' intera città" ha affermato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri . "Condivido l' esigenza di lavorare insieme e vigilare per ottenere questo risultato - ha affermato il presidente della Camera di Commercio delle Marche, Gino Sabatini - non è soltanto il porto in gioco ma l' economia di una intera provincia e della intera regione e la Camera di Commercio delle Marche è a disposizione per impegnarsi in questo senso". Interviste e foto su Ankonmagazine.it, il giornale on line del Comune di Ancona.



## Mit, avanti progetto Uscita nord Ancona

Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha confermato al Comune di Ancona che andrà avanti con il progetto di Uscita nord dal porto di Ancona presentato in prefattibilità in primavera, che prevede il collegamento della Flaminia con la Ss16 nella zona dell' autosalone "Bartoletti" a Torrette. Lo ha riferito la sindaca Valeria Mancinelli dopo un incontro al Mit in cui il ministro Paola de Micheli ha ribadito che si tratta dell' unico progetto presentato - l' altra ipotesi era quella di un connessione più a nord nella zona di Colle Ameno - e che "verrà formalmente data indicazione ad Anas di andare avanti". Affiancata dalla vice presidente della Regione Anna Casini, dal presidente dell' Autorità di sistema portuale Rodolfo Giampieri e da rappresentanti di varie istituzioni, associazioni economiche e sindacati che sostengono il progetto, Mancinelli ha annunciato la costituzione di un tavolo permanente di coordinamento con i soggetti coinvolti per monitorare direttamente l' iter.



## Porto, tregua armata sui traffici Cfft

*Giornata campale ieri sulla vertenza dell' ortofrutta Dall' Authority nessuna autorizzazione allo scarico Da Roma arriva subito l' assessore regionale Alessandri per mediare tra le parti. Risultato: 48 ore di attesa*

IL CASO Ancora 48 ore di attesa per conoscere il destino dei traffici del Cfft. È l' epilogo dell' intensa giornata di ieri al porto. L' attesa risposta che i lavoratori del Civitavecchia Forrest Terminal, in presidio dalla mattina (le operazioni di scarico della nave Maersk sono state fermate alle 10), aspettavano insieme ai dirigenti della società italo-belga, fuori la sede l' Autorità portuale, non è arrivata. Così come non è stato dato l' annuncio della firma di nessuna autorizzazione allo scarico. Il presidente Francesco Maria di Majo e la segretaria generale Roberta Macii su questo punto sono stati chiari. «Si è creata una aspettativa errata, su un provvedimento che non siamo autorizzati ad emanare». Questo il concetto espresso prima dal presidente e poi ribadito dalla segretaria, davanti ad una sala comitato dove oltre alla stampa erano presenti anche rappresentanti sindacali e di Cpc e Cfft. «Nel corso dell' anno non è mai accaduto che una nave dei clienti del Cfft non avesse disponibilità della banchina per l' accosto hanno spiegato i vertici dell' ente e così sarà anche per il futuro. Non possiamo però firmare un atto che assegna una banchina pubblica. Gli accosti sulle banchine pubbliche si decidono di volta in volta in base alla disponibilità. Altrimenti ha sottolineato la segretaria Macii diventerebbe una vera e propria concessione, articolo 18». Un' ipotesi questa alla quale il Cfft ha più volte ribadito di non essere interessato, ma di voler continuare a scaricare la merce come articolo 16, ovvero società autorizzata alle operazioni portuali. «Non c' è alcuna inerzia da parte dell' Autorità portuale ha precisato di Majo ad oggi, grazie all' ordinanza 45 sulla banchina 24 possono essere scaricate tutte la merci refer in container che arrivano su navi Maersk. Il problema si pone solo quando a bordo di queste navi ci sono anche merci dry. Per questo abbiamo chiesto al Cfft una specifica con le percentuali». Proprio i container con materiali non deperibili sono l' oggetto del contendere con il terminalista Rtc che vorrebbe che fossero scaricate sulla sua banchina 25 nord. «Siamo disposti a rivedere le regole interne allo scalo hanno assicurato presidente e segretaria se queste sono di intralcio ai nuovi traffici. Ma dobbiamo farlo sempre a norma di legge». Rassicurazioni che ieri non sono affatto piaciute ai sindacati e ai rappresentanti delle imprese che hanno lasciato stizziti la conferenza. Tensioni anche tra i lavoratori che erano in attesa, al punto che si è deciso di far arrivare da Roma l' assessore alla Mobilità, Mauro Alessandri, per cercare di dirimere la situazione. Quattro ore di conclave tra l' esponente della Pisana, i sindacati, i vertici di Cfft che nel frattempo hanno mandato l' integrazione con la percentuale dei dry scaricati, hanno alla fine convinto il presidente di Majo, che si è preso altre 48 ore di tempo per valutare di rivedere la propria posizione. «Davanti all' impegno della Regione e dei sindacati non posso far altro che mostrare rispetto per le istituzioni ha detto l' ad del Cfft, Steven Clerckx e convincere Maersk ad aspettare altre 48 ore per avere però risposte chiare». Sulla stessa lunghezza d' onda anche i sindacati che parlano di piccolo passo avanti. Ora affermano unitariamente confidiamo nella soluzione del problema. Altrimenti lo scenario che si prospetterebbe è quello di perdita dei traffici e di lotta disperata dei lavoratori». Per oggi a mezzogiorno l' **Adsp** ha convocato un incontro con Cfft e Rtc. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Vertenza Cfft: altre 48 ore di attesa

*Scarico dei container. L' Adsp torna sui suoi passi e cerca una soluzione: l' assessore regionale Alessandri arrivato da Roma per mediare. I sindacati: "Auspichiamo una soluzione di cui il porto ha bisogno". Preoccupati per lo scenario che si potrebbe aprire. La società italo belga attende la chiusura dell' istruttoria*

CIVITAVECCHIA - Altre 48 ore. Si prolunga di due giorni l' attesa per dirimere la questione legata allo scarico dei container destinati al terminal agroalimentare di Cfft. Quella di ieri è stata una giornata campale, calda, intensa, iniziata in un modo e conclusa in tutt' altro, con i vertici di Molo Vespucci impegnati a trovare una quadra. Dalle 10 del mattino le operazioni sulla portacontainer della Maersk ormeggiata alla banchina pubblica 25 sud - libera ieri dalle crociere - si sono fermate per via del presidio dei lavoratori Cfft fuori l' Authority, preoccupati per il loro futuro. Perché, almeno per il momento, nell' ipotesi in cui dovesse saltare per il 2020 il contratto con il più grande operatore mondiale del settore, sarebbero a rischio almeno una trentina di posti di lavoro, ossia le unità a tempo determinato che la società non riuscirebbe a stabilizzare. Sono stati quindi in mattinata il presidente Di Majo e la segretaria generale Macii a chiarire la posizione dell' ente. «Oggi sulla banchina 24 - hanno spiegato - possono scaricare tutti i referer che arrivano: non c' è nave che non scarica, abbiamo sempre garantito un accosto». Il problema sorge quando oltre ai refrigerati la nave contiene percentuali di container dry, che dovrebbero necessariamente essere scaricati alla 25. «Nessun capriccio, siamo tenuti a rispettare le regole - hanno aggiunto - si è creata un' aspettativa su un provvedimento per garantire ad un operatore uno spazio definito su una banchina pubblica che non è possibile emanare». Questo quanto ripetuto di fronte a sindacati e rappresentanti di lavoratori. Poi l' arrivo inatteso dell' assessore regionale Mauro Alessandri ha cambiato le carte in tavola. Si è aperto un ragionamento, si è chiesto a Cfft un' integrazione - subito consegnata - sulla percentuale di dry scaricati, si è aperto uno spiraglio differente. Con l' Adsp che, in 48 ore, si è presa l' impegno di chiudere l' istruttoria sulla richiesta dell' 11 ottobre da parte della società per consentire lo scarico dei container così come richiesto dal cliente. Grazie all' intermediazione dell' assessore Alessandri, si è compiuto un piccolo passo in avanti. Questa la lettura dei sindacati, al termine della lunga giornata di trattative. «Confidiamo che allo scadere delle 48 ore - hanno commentato in modo unanime - possa arrivare la soluzione al problema; una soluzione di cui il porto ha bisogno. In caso contrario si aprirebbe uno scenario caratterizzato dalla perdita dei traffici e dalla lotta disperata dei lavoratori per la sopravvivenza e lo sviluppo, in una città che ha già sofferto troppo». Anche i vertici di Cfft al momento non possono fare altro che attendere. Il manager Steven Clerkxs, impegnato a Madrid alla fiera della logistica, ha informato Maersk della novità. «Di fronte al tavolo allargato - ha spiegato - non possiamo che portare rispetto per le istituzioni ed aspettare questi due giorni». Ringraziando l' assessore per l' intervento svolto, la società auspica l' arrivo di risposte chiare. Nel frattempo l' Adsp ha assicurato l' impegno per non perdere traffici e posti di lavoro, con la possibilità di rileggere atti e norme alla luce delle diverse novità, «ma sempre nel rispetto - hanno spiegato Di Majo e Macii - delle regole e del piano regolatore». Con l' obiettivo oggi di sviluppare nuovi traffici e avere finalmente un collegamento sinergico tra porto - e in particolare terminal container - ed interporto - acquistato dalla stessa Cfft - con altri centri logistici, come quello di Santa Palomba. Oggi dovrebbe tenersi una riunione proprio in tal senso, per capire come potrebbe essere strutturati un accordo tra le parti. Con l' Adsp che, sollecitata sul punto, ha confermato che si sta monitorando la situazione legata



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

alla concessione di Rtc, considerati i volumi di traffici disattesi rispetto agli accordi. «Continueremo a sollecitare e chiedere più movimentazione e sviluppo dei traffici» hanno aggiunto confermando che l' eventuale revoca della concessione sarebbe l' ultima spiaggia. «Il nostro dovere - ha concluso Di Majo - è mantenere i posti di lavoro e permettere la creazione di nuovi». (23 Ott 2019 - Ore 01:50)

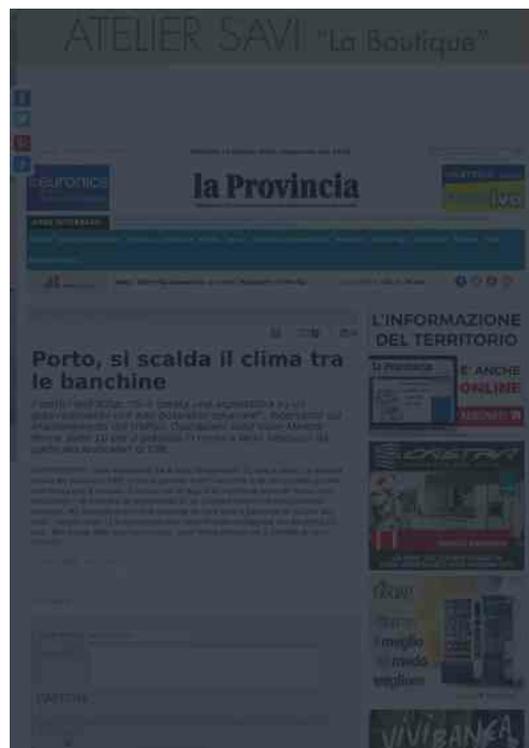
# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Porto, si scalda il clima tra le banchine

*I vertici dell' Adsp: "Si è creata una aspettativa su un provvedimento che non possiamo emanare". Incertezza sul mantenimento dei traffici. Operazioni sulla nave Maersk ferme dalle 10 per il presidio in corso a Molo Vespucci da parte dei lavoratori di Cfft*

CIVITAVECCHIA - Sale la tensione tra le banchine portuali. Il clima è caldo. La risposta attesa dai lavoratori tutti, riuniti in presidio fuori l' Authority e dai vertici della società Italo belga non è arrivata. Il presidente Di Majo e la segretaria generale Macci sono stati chiari: " Si è creata un' aspettativa su un provvedimento che non possiamo emanare. Ma continueremo come abbiamo sempre fatto a garantire gli accosti alle navi". Intanto dalle 10 le operazioni sulla nave Maersk ormeggiata alla banchina 25 sud - libera oggi dalle navi da crociera - sono ferme proprio per il presidio in corso. (SEGUE) (22 Ott 2019 - Ore 12:41)



## Civitavecchia, Di Majo: "No al provvedimento, equivarrebbe ad una concessione"- I portuali minacciano lo sciopero del porto

LUCIA NAPPI

22 Oct, 2019 CIVITAVECCHIA - ' Si è creata una aspettativa su un provvedimento che non possiamo emanare ' - Questo è quanto emerso stamani nel corso della conferenza stampa indetta dall' Autorità di Sistema sul tema della gestione delle banchine portuali interessate dal traffico referer dei container di frutta da parte dell' operatore Cfft (Civitavecchia Fruit Forest Terminal) . A parlare sono stati i vertici dell' Amministrazione portuale, il presidente Francesco Maria di Majo e il segretario generale Roberta Macii , intervenuti a chiarire punti di vista e attese sulla gestione delle banchine . "Non si possono dare certezze generalizzate" - ha specificato il presidente Di Majo - " si decide di volta in volta , cercheremo di fare tutti gli sforzi possibili affinché ogni nave possa essere accolta, come abbiamo fatto fino ad oggi ". Permane pertanto invariata la situazione a Civitavecchia. Non è valutabile la richiesta dell' operatore in merito alla certezza di poter sbarcare i contenitori refrigerati sulla banchina 25 sud e, solo in via occasionale, sulla banchina 24 . Qualora la richiesta fosse accolta " equivarrebbe ad una concessione della banchina " e come tale pertanto richiederebbe percorsi amministrativi diversi, chiariscono i vertici dell' ente. Continua quindi a salire la temperatura sulle banchine portuali , dove si minacciano altri scioperi, oltre a quello del 6 e 7 novembre e, dove stamani le operazioni sulla nave Maersk si sono fermate per il presidio dei lavoratori di Cfft di fronte alla sede dell' Authority. Senza questa certezza ,

lamentano gli operatori portuali, si concretizza il rischio che la società Cfft decida di lasciare il porto laziale , mettendo a rischio di perdita di lavoro circa 150 lavoratori, coinvolgendo anche le aziende dell' indotto. La questione vede in ballo lo sviluppo dei traffici da parte di Cfft, operatore belga con base ad Anversa, che su Civitavecchia gestisce il traffico di container dell' agroalimentare attraverso il Terminal referer. Sulla vicenda grava inoltre la vertenza aperta dal Terminalista dei container RTC ( Roma Terminal Container ) - società dell' armatore MSC e gestore della banchina 24 - nei confronti di Cfft . ' Abbiamo convocato questa conferenza stampa dopo aver letto sui giornali notizie non corrette ' - chiarisce in apertura il presidente Di Majo. ' Vogliamo dare quindi una informazione per spiegare bene come l' Amministrazione intende operare nei confronti della situazione del porto di Civitavecchia". A ribadire la posizione interviene anche il segretario generale dell' ente: " Difficile tradurre in un linguaggio di comunicazione degli atti amministrativi"- spiega Macii- " Non dobbiamo emanare questa ordinanza , si tratta di un provvedimento che non dobbiamo emanare, per una autorizzazione su una banchina pubblica" - la 25 sud - "Oggi abbiamo fatto tutto quello che era possibile per far operare Cfft, ma non è un atto amministrativo che può modificare questo assetto" .L' InterportoLa conferenza stampa è proseguita poi con la storia della realizzazione del nuovo Terminal container e dell' Interporto di Civitavecchia, infrastrutture complementari al momento della nascita, che successivamente hanno seguito invece uno sviluppo diverso. " L'interporto di Civitavecchia fu costruito nel 2004-2006 ' - spiega Di Majo - ' quasi in contemporanea alla realizzazione del Terminal container che, in relazione all' infrastruttura interportuale, fu delocalizzato dalle banchine 15 e 16 dove si trovava, alla banchina 24 creando un potenziamento dell' infrastruttura dove è attualmente '.' Si tratta pertanto di due infrastrutture pubbliche, entrambe finanziate interamente dal denaro pubblico e costate decine e decine di milioni di euro '. La storia poi è nota: l' Interporto negli anni successivi non riesce ad avere lo sviluppo previsto, e rimane fermo 8-9 anni: " non avendo avuto lo sviluppo in sinergia con il Terminal Container, sinergia che ci doveva essere tra le due infrastrutture ma che non c'è mai stata"- specifica - pertanto

The screenshot shows the website 'Corriere Marittimo'. The main article headline is 'Civitavecchia, Di Majo: "No al provvedimento, equivarrebbe ad una concessione"- I portuali minacciano lo sciopero del porto'. Below the headline is a photo of a port terminal with a large crowd of people. The article text starts with 'CIVITAVECCHIA - "Si è creata una aspettativa su un provvedimento che non possiamo emanare"'. To the right of the article is a sidebar with advertisements for 'Toremar', 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI', and 'CTN'. The website header includes 'Corriere Marittimo' and navigation links like 'HOME PAGE', 'NEWS', 'MEDIA', 'ARCHIVIO'.

## Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

l'infrastruttura fallisce fino ad avere nuova vita con l'ingresso in scena del nuovo proprietario, l'operatore di Anversa Rfft, aggiudicatario dell'asta fallimentare. L'accordo commerciale RTC- CfftRuolo dell'Autorità di Sistema spiega Di Majo è quello "promuovere, in tempi brevi, un accordo tra i due operatori" - "per un coinvolgimento nel rapporto tra porto e interporto in modo tale che tutti possano trarne beneficio". Ma soprattutto i termini dell'accordo riguarderanno l'utilizzo della banchina 24, sulla quale pende il contenzioso. La società belga a tal fine dovrà quantificare il traffico di container di merce dry, non refee, "per capire se siamo all'interno del concetto di occasionalità" e questo sarà un tema su cui solo il terminalista della frutta può dare una risposta" - conclude Di Majo - "proprio su questo argomento grava il contenzioso tra RCT e Rfft". Domani l'incontro per l'accordo: Quali saranno i termini dell'accordo, qualora questo fosse possibile, sarà pertanto il tema dell'attesissimo incontro di domani, annunciato da Di Majo, che si terrà a Molo Vespucci tra i referenti di RTC (che scenderanno appositamente dalla Svizzera) ed i rappresentanti di Cfft. Intanto non si sono fatte attendere le reazioni degli operatori portuali: "Ad oggi non ci è data nessuna certezza per le garanzie che abbiamo richiesto" - ha dichiarato Enrico Luciani, presidente della Compagnia portuali (Cpc) "Come lavoratori stiamo ragionando con i sindacati per bloccare il porto" - "Manca qualche interlocutore, mi auguro che Zingaretti o il ministro De Micheli intervengano" - "Ci rendiamo conto delle dinamiche, delle leggi, ma non si può mandare via il lavoro in una situazione come questa con il rischio che si perdano centinaia di posti di lavoro". Lucia Nappi.

## Civitavecchia, più Interporto

CIVITAVECCHIA Si è svolto l'atteso comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale con all'ordine del giorno l'aggiornamento delle attività commerciali del porto di Civitavecchia funzionali allo sviluppo dell'Interporto. L'organo di governance dell'AdSP riferisce una nota ufficiale a seguito del subentro della società Civitavecchia Forest Fruit Terminal (CFFT), nella concessione, rilasciata dal Comune, dell'Interporto di Civitavecchia, e della circostanza che la CFFT ha presentato un piano di sviluppo dei traffici commerciali anche verso i magazzini dell'Interporto e di altre realtà logistiche regionali, ha dato mandato al presidente dell'Authority, Francesco Maria di Majo per promuovere la sottoscrizione di un accordo tra la stessa Autorità di Sistema Portuale, la società concessionaria dell'Interporto, la RTC e la CFFT affinché, sfruttando il collegamento economico-funzionale tra il porto e l'Interporto di Civitavecchia, sia conseguito l'obiettivo di uno sviluppo armonioso di nuovi traffici commerciali; con positive ricadute sul tessuto economico ed occupazionale della regione, a tutela, quindi, del più generale interesse pubblico. Accordo che, peraltro, favorirà ulteriori sviluppi commerciali sostiene ancora la nota anche verso i poli logistici laziali, come quello di Santa Palomba e il Centro Agroalimentare Roma (CAR), con i quali l'AdSP, con la collaborazione dell'Agenzia delle Dogane e di UIRNet S.p.A., sta portando avanti un'importante attività di promozione dei traffici che prevede anche il coinvolgimento degli operatori economici del porto di Civitavecchia. Al fine del raggiungimento dei traguardi già fissati e legati agli obiettivi del porto di Civitavecchia, nelle more della definizione, entro il 30 novembre, dell'accordo, il comitato di gestione ha invitato il presidente dell'Authority ad assicurare l'operatività dei nuovi traffici, subordinatamente all'espletamento delle necessarie istruttorie da parte della segreteria tecnico operativa.



## Luciani: finire la guerra delle banane

CIVITAVECCHIA In vista del Comitato di Gestione dell'AdSP di cui riferiamo qui a fianco, il presidente della locale Compagnia dei portuali Enrico Luciani aveva diramato il seguente accorato appello. Il 17 ottobre sarà una data fondamentale per il futuro del Porto di Civitavecchia. Parafrasando una celebre frase di Garibaldi, possiamo affermare che: Qui si fa il Porto o si muore. Nel Comitato di Gestione convocato per giovedì, infatti, si deciderà il futuro dello nostro scalo, di centinaia di lavoratori e di tutta la città. E' il momento delle scelte e del coraggio. 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 facciamo 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 concludeva Luciani ma anche tutte le imprese portuali compresa ovviamente CFFT, 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.



# Asso Napoli

Napoli

## La CSRWEEK, la responsabilità sociale alla Stazione Marittima di Napoli

ANNAMARIA BRASCHI

Il Salone Mediterraneo della Responsabilità Sociale Condivisa, entra con questa settima edizione nella sua terza fase, innova il suo format e si consolida come unico evento dedicato alla responsabilità sociale per lo sviluppo sostenibile e la buona innovazione sui nostri territori. Una settimana di iniziative diffuse per contaminare più luoghi e nuovi stakeholder con venticinque appuntamenti in programma tra tavole, rotonde, convegni e workshop, e la partecipazioni di imprese, istituzioni, mondo accademico, sindacati e terzo settore; tre progetti speciali Cento dibattiti, trecento interventi dall' Italia e dal mondo, cento aziende pubbliche e private presenti, cinquanta associazioni. In chiusura, la convergenza nell' AGORA' allestita insieme alle altre sezioni della convention presso la Stazione Marittima nel Porto di Napoli. 'Abbiamo lavorato in questi anni per promuovere la responsabilità sociale come leva, prima di tutto culturale, per la crescita delle imprese, ancorata fondamentalmente a due fattori: da un lato, il diritto/dovere di partecipare e dare il proprio contributo per lo sviluppo sostenibile del territorio in cui opera, esercitando, anch' essa, il suo ruolo di cittadinanza e parte attiva della società civile; e dall' altro lato all' opportunità di rafforzare la competitività e dunque la sua stabilità nel tempo mettendosi nelle condizioni di poter rispondere alla crescente domanda di prodotti e servizi sostenibili e responsabili.' Ha dichiarato Raffaella Papa presidente di Spazio alla Responsabilità/CSRMed Forum che quest' anno ha voluto mettere il porto al centro della CSRWeek, che nasce dall' intesa già da tempo avviata tra Spazio alla Responsabilità e l' Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale. Dopo l' apertura del 21 ottobre con la presentazione delle diverse tappe e Partner coinvolti, una sessione dedicata all' esperienza portata avanti da RETE, Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città, gli appuntamenti promossi dai diversi Partner della convention nelle giornate del 22 e 23 ottobre con le tappe itineranti previste su Napoli, Caserta e Salerno, presso scuole, università, organizzazioni professionali e datoriali. Poi, si torna alla Stazione Marittima che, per le giornate del 24 e 25, ospiterà l' AGORA'. Allestita, insieme alle altre sezioni della convention, come la "piazza" di scambio valori, l' AGORA° è il luogo ideale per condividere quanto emerso nelle precedenti giornate, mettere in rete persone ed esperienze, idee e risorse ed avviare AZIONI condivise. Tra i temi al centro del programma, l' Innovazione nelle sue diverse forme e modi che, non dovendo esaurirsi nella sola deriva tecnologica ma portare la ' tecnica a servizio dell' uomo verso mete più alte ', possono essere ricondotte ad unicum nell' obiettivo comune di produrre cambiamenti concreti e duraturi, verso lo sviluppo sostenibile sui nostri territori. Capitale umano e benessere organizzativo, sicurezza e ambiente, legalità e trasparenza, fornitori responsabili, economia circolare e filiere sostenibili, accountability e rendicontazione non finanziaria, marketing legato ad una causa sociale e partnership profit - no profit, Agenda 2030 e Global Compact; diverse sono le aree di intervento che l' impresa può scegliere come prioritarie per avviare Percorsi di Responsabilità Sociale e Sostenibilità (PReSS); tanti gli strumenti disponibili e le azioni possibili, spesso oggetto di finanziamenti e contributi, incentivi e premialità. 'Tanti i temi al centro dell' attenzione ma questa settima edizione ha un significato ancora più importante delle precedenti perchè si fonda sulla piena collaborazione e partecipazione delle tante organizzazioni aderenti al CSRMed Forum, che conta più di 100 protocolli d' intesa sottoscritti ad oggi, per condividere questa grande sfida non solo come testimonianza di impegno ma soprattutto come attori del fare", ha concluso Raffaella Papa, presidente di Spazio alla Responsabilità/CSRMed Tre le iniziative correlate. La Call4IDEAS , per raccogliere contributi sul PENSIERO e i FATTI dell' innovazione, come luogo di

**La CSRWEEK, la responsabilità sociale alla Stazione Marittima di Napoli**  
20 ottobre 2019

**Seguici su facebook!**

**Le nostre rubriche**

colture	305
emarginazione	137
numeri	316
in giro	187
notizie	440
senza categoria	33
spettacoli	375

**Articoli Recenti**

La CSRWEEK, la responsabilità sociale alla Stazione Marittima di Napoli

La tempistica di Chianciano, regia di De...  
Raffaella Papa presidente di Spazio alla Responsabilità/CSRMed Forum che quest' anno ha voluto mettere il porto al centro della CSRWeek, che nasce dall' intesa già da tempo avviata tra Spazio alla Responsabilità e l' Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale.

# Asso Napoli

## Napoli

---

incontro di visioni ed esperienze per provare a rappresentare, senza presunzione di esaustività e sotto la lente della responsabilità sociale, i diversi volti dell'innovazione, le minacce e le opportunità, le prospettive e possibili aree di intervento per migliorarne impatti e ricadute. Ne discuteremo il 24 ottobre, a valle dei contributi pervenuti e dei risultati dei lavori condotti nelle giornate precedenti. La seconda, Partnership4GOALS, è invece una call to action dedicata alla raccolta e promozione di progetti di sviluppo locale aventi ad obiettivo, in particolare, la rigenerazione e valorizzazione di luoghi e spazi di interesse per la collettività, anche attraverso l'ausilio delle nuove tecnologie. In linea con l'ultimo dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) per l'Agenda 2030, l'iniziativa si pone l'obiettivo di contribuire alla realizzazione dei progetti pervenuti agevolando la convergenza tra idee, competenze e risorse, grazie alla rete delle 100 Organizzazioni sottoscrittrici della Carta di Napoli, promossa da Spazio alla Responsabilità, ed Aderenti al CSRMed Forum. Tra i progetti presentati particolare attenzione sarà dedicata all'Associazione Friends of Molo San Vincenzo, nata nel 2015 per restituire il molo alla città sia nella sua funzione portuale sia come lavoro. La terza, CSR e Sicurezza come raccolta, scambio e condivisione dei progetti e delle buone prassi realizzate sui nostri territori per migliorare la qualità di vita dei lavoratori con particolare riferimento alle nuove forme di tutela del lavoro nell'era della trasformazione digitale. Tra le finalità intendiamo identificare quei progetti meritevoli di essere proposti alla Commissione consultiva permanente ex d.lgs. 81/08. come nuova buona prassi anche ai fini dell'OT23.

## Cabina di regia per lo sviluppo «La situazione è difficile ma non serve alzare la voce»

*Dopo l' appello del presidente Marcucci il numero uno Asi invita alla cooperazione*

I problemi ci sono e vanno affrontati immediatamente. Ma per il presidente del consorzio Asi Domenico Bianco questo non è il momento di battere i pugni sul tavolo. È il momento, invece, di collaborare facendo sedere allo stesso tavolo tutti i decisori e stabilendo una volta per tutte la linea da seguire. Tutti insieme. Il riferimento è all' appello lanciato dal presidente di Confindustria Brindisi Patrick Marcucci, che ha accusato l' amministrazione comunale di immobilismo e di non avere una idea chiara su quello che dovrà essere il futuro sviluppo del territorio, con la decarbonizzazione ormai dietro l' angolo. «Come ho già detto qualche tempo fa - sottolinea Bianco - è giunto il momento di fare un patto tra associazioni datoriali, sindacali, politica e tutti gli stakeholder del territorio per decidere quale direzione prendere». A partire dal Cis, che punta in maniera troppo timida sul fronte dello sviluppo delle attività economiche. «Nel Contratto istituzionale di sviluppo - fa notare il presidente del consorzio dell' Asi - si deve puntare maggiormente agli investimenti finalizzati, per l' appunto, allo sviluppo, visto che al netto dei progetti che abbiamo presentato noi per la zona industriale si parla soprattutto di riqualificazione. Che pure è una cosa importante, sia chiaro. Ma qui dobbiamo cominciare a pensare al post-decarbonizzazione ed il Cis è uno strumento importante per creare le condizioni per far arrivare nuovi investimenti o perché gli imprenditori già presenti modifichino gli asset già presenti. Ripeto, la riqualificazione è una cosa meravigliosa ma se non poniamo le condizioni perché le aziende abbiano interesse ad investire, avremo una città bellissima ma i nostri figli andranno a mangiare alla Caritas». Per il numero uno dell' Asi ed amministratore delegato della Soave, bisogna approfittare dell' occasione offerta dal Cis. «Puntiamo la barra - è il suo invito - su investimenti produttivi. Facciamo un patto: la politica di deve dire in che direzione andare, condividiamo quale tipo di impresa vogliamo sul territorio e perseguiamo il risultato, tutti insieme, in modo da creare un polo produttivo di riferimento per il territorio nazionale. Su cosa dovremo puntare? Sulla logistica? E allora inventiamo procedure per velocizzare gli investimenti nel porto, andiamo tutti nella stessa direzione per investimenti logistici nel retroporto. Qui cacciamo tutti: gnl, deposito di carburanti, non ci sta bene niente. Una decisione la vogliamo prendere? E poi, tutti dobbiamo andare nella stessa direzione. Col Cis, con gli investimenti Asi grazie ai fondi regionali, con Confindustria che spinge per attrarre aziende in quello specifico comparto. Solo così si creano poli di eccellenza e sviluppo per il territorio». Ma l' imprenditore e presidente del consorzio Asi chiarisce un altro aspetto importante: «Questo non è il momento dello scontro ma del dialogo. Per cui, anche se metaforicamente, sbattere i pugni sul tavolo non va bene. Non fa bene. Occorre parlare, dialogare, far rendere conto a tutti gli interlocutori che siamo di fronte ad una svolta epocale. Abbiamo l' opportunità di avere finanziamenti importanti: cerchiamo di utilizzarli nella maniera giusta, senza disperderli in mille rivoli. Non a caso abbiamo presentato quei progetti poi inseriti nel Cis, avendo intuito che la politica fosse a favore dello sviluppo logistico». Per il quale tuttavia, chiarisce immediatamente Bianco, «è necessario che il presidente dell' Autorità di sistema portuale Patroni Griffi possa portare avanti le opere per 108 milioni di euro previste per



## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

lo scalo di Brindisi. A Bari, infatti, non sanno più cosa fare, avendo usato tutti i fondi a disposizione. Qui, invece, non abbiamo appaltato né realizzato nulla. Per lo sviluppo della logistica, invece, serve un atto di coraggio: bisogna parlare di cassa di colmata, di pontile a bricole. Non ci possiamo accontentare del +5% del traffico quando Bari fa il +150%. E, sia chiaro, non sono i Baresi ad essere contro Brindisi. Siamo noi stessi. Abbiamo nelle mani tutti gli strumenti: Cis, fondi messi a disposizione dalla Regione per Shuttle e quant' altro. In questo momento possiamo spendere oltre 200 milioni per Brindisi ma non sappiamo che direzione prendere: chi è causa del suo male pianga se stesso». Ma per il presidente dell' Asi non servono i soliti tavoli. «Smettiamola - dice infatti - con i soliti tavoli autocelebrativi che non servono a nulla. Servono quattro o cinque persone in una stanza. Quelle che hanno il potere politico ed economico e possono indirizzare le risorse: Autorità di sistema, associazioni datoriali, Camera di commercio, Asi, sindacati e Comune per stabilire una volta per tutte che strada vogliamo prendere. Dopo di che, si rema tutti insieme nella stessa direzione». Ma c' è anche, come denunciato dal presidente di Confindustria, un problema legato ad immobilismo e burocrazia. «Bisognerebbe fare come a Taranto, dove al presidente dell' Authority sono stati assegnati i poteri commissariali, per l' accelerazione delle procedure burocratiche. Del resto, lì c' è il problema Ilva, qui quello legato alla decarbonizzazione. E l' attribuzione di poteri commissariali snellirebbe in maniera enorme tutto l' iter burocratico, permettendo anche di spendere tutte le risorse disponibili in pochissimi anni. Ma serve una scelta politica consapevole. Credo sia l' unica possibilità». Proprio in questo senso, ovvero nello snellimento burocratico, va la Zes. «Vero - conferma il presidente Asi - ma se i Comuni non approvano il kit localizzativo e, soprattutto, da ministero e Regione non arrivano indicazioni su come operativamente si deve giungere a questo snellimento burocratico, non avremo combinato niente. Del resto, non c' è ancor neanche la struttura tecnica che deve istruire e verificare se i progetti hanno finalità in linea con la Zes. Senza risposte in questo senso da parte del governo, parliamo di aria fritta. Meno problematico, nonostante il predissesto del Comune, dovrebbe essere il fronte della defiscalizzazione. «Non credo - conclude infatti Bianco - che sarà un problema visto che gli sgravi sono limitati agli investimenti riconosciuti in linea con le finalità Zes e non a quelli già esistenti. Investimenti che oggi non ci sono, dunque senza impatto sui conti del Comune. I limiti imposti dal predissesto dovrebbero poter essere aggirati dal carattere di novità degli investimenti. Altrimenti sarebbe una vera beffa». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Porto, di solo transshipment... si muore

*«Importante che MSC voglia raggiungere in tempi brevi i 5 milioni di teus movimentati ma è indispensabile diversificare gli investimenti su gateway e bacino di carenaggio»*

Domenico LatinoGIOIA TAURO "Porto, area portuale e Zes risorsa per lo sviluppo della città metropolitana, della Calabria, dell' Italia". È il tema del Focus sull' area portuale di Gioia Tauro predisposto da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ugl Mare e Sul Porti e presentato ieri in conferenza stampa nella sala del Consiglio comunale. Per i sindacati la crisi economica, produttiva e occupazionale nell' area portuale di Gioia Tauro deriva dal ritardo delle attese soluzioni derivanti dalle opere e dagli investimenti produttivi già largamente individuate a livello territoriale, regionale e nazionale. «La crisi internazionale, dal 2009 - si evidenzia nel documento - ha generato per il porto di Gioia come per altri porti di transshipment del Sud Italia (Cagliari e Taranto) continui cali dei volumi produttivi con pesanti ricadute sull' occupazione diretta e dell' indotto. Nel 2017, nel porto gioiese la crisi è arrivata al culmine e si è dovuto agire con un provvedimento unico nel suo genere, l' istituzione dell' Agenzia di lavoro portuale, il tutto per garantire un sostegno al reddito ma, soprattutto, la possibilità di assicurare il lavoro e la ricollocazione di tutti i lavoratori». Oggi si apre uno spiraglio positivo per i lavoratori con gli investimenti programmati dal nuovo terminalista MSC che ha espresso la volontà di raggiungere in tempi brevi i 5 milioni di teus di movimentazioni. «Un importante traguardo - rimarkano le organizzazioni sindacali - un record che presto ci auguriamo di raggiungere con l' indispensabile contributo e professionalità dei lavoratori che in moltissime occasioni hanno affrontato le sfide, dimostrando le notevoli capacità operative. Come sindacato però, abbiamo già riscontrato che il transshipment da solo non riuscirà a garantire sviluppo e stabilità occupazionale per tutti i lavoratori. Abbiamo già constatato come lo stesso transshipment può determinare in tempi rapidissimi crisi lavorativa e instabilità». Al centro delle tematiche è dunque posta la diversificazione delle attività portuali e, d' altra parte, negli anni il sindacato ha cercato fortemente di far comprendere alla politica la necessità inderogabile di generare diversità di lavoro nell' area portuale di Gioia Tauro. «L' Accordo di programma quadro, tutte le iniziative alla Regione Calabria e al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Roma - si rammenta - hanno avviato alcuni percorsi individuando settori importanti di sviluppo quali la Zes, il bacino di carenaggio, il gateway ferroviario, promuovendo l' intermodalità. Tutte iniziative ancora da realizzare, ed è inutile dire che il fattore tempo è di vitale importanza. Necessita pertanto il completamento di un progetto più complessivo per tutta l' area portuale, al fine di rendere il porto un centro nevralgico ed indispensabile di scambio, lavorazione e smistamento delle merci». Diversificazione delle attività del porto, quindi, ma anche incalzare le Istituzioni con azioni sindacali per ridurre i tempi di realizzazione della Zs e del bacino di carenaggio, verificando, a seguito dei nuovi assetti (acquisizione totale MCT da parte di Til), i tempi per l' attivazione del gateway. «Le nuove opportunità che si prospettano, a seguito dell' acquisizione del terminal container Medcenter da parte di Til - sottolineano i sindacati - lasciano ben sperare sull' utilizzo delle vaste aree portuali ad oggi quasi inutilizzate; per farlo bisogna incentivare gli investimenti, promuovendo tutta l' area retro portuale per sfruttare così le movimentazioni delle merci nei containers e il terminal auto. Il



## Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

progetto di interesse avanzato dal gruppo Contship sul gateway ferroviario non può, dopo la sua realizzazione ed ultimazione, rimanere un' ulteriore cattedrale nel deserto. Pertanto chiediamo a Til, che ha già dimostrato interesse, di abbandonare qualsivoglia timidezza a bruciare le tappe per l' avvio alla produzione. Al Governo centrale, regionale e all' Autorità portuale di accelerare rispetto le realizzazioni del bacino di carenaggio e di ridurre fortemente le fasi burocratiche per l' avvio dello sportello unico e della Zes». I sindacati concludono: «Siamo certi che questi potrebbero essere i primi approcci alle diversificazioni ed al rafforzamento di tutta l' area portuale, non ultimo, il necessario adeguamento del raccordo ferroviario interno all' area in concessione al terminal auto, che necessita di un rapido intervento strutturale per agevolare il lavoro necessario e richiesto dal terminalista e dalla linea di navigazione. Non possiamo perdere ulteriori opportunità lavorative per carenze ed adeguamenti infrastrutturali».

## «La Port Agency va confermata»

«Il lavoro va supportato da formazione costante e dal rispetto delle norme»

Per i sindacati, la Port Agency istituita giusta intesa quadro del luglio 2016, di fatto, non può che essere ulteriormente confermata nell'area portuale come strumento indispensabile alle attività. Pertanto, l'obiettivo delle organizzazioni sindacali è la proroga e la riconferma, contestualmente con la ricerca di un utilizzo dello stesso personale alle stesse condizioni dell'art. 17 della legge 84/94. «Dotare il porto di validi e funzionali strumenti evidenziano non può che essere una priorità che consenta la massima occupazione. Allo stesso modo, non si può più pensare che nel lavoro portuale e soprattutto in Calabria, terra già deturpata dalla mancanza di lavoro, si possano richiedere e concedere deroghe al contratto nazionale: il ritardo del rinnovo sta già creando insoddisfazione generale in ambito nazionale, continueremo a vigilare sul rispetto delle norme e del contratto di lavoro, passando dalle certezze delle condizioni contrattuali in tutte le aziende ed imprese che operano nell'area portuale, rimarcando in ogni caso che ci sono diritti e doveri per tutti i lavoratori». E ancora, «il lavoro nei porti deve essere, sempre e comunque, supportato da formazione costante ed interventi atti al richiamo delle norme. Le aziende, i lavoratori e il sindacato dovranno operare in sinergia per fare del porto di Gioia Tauro un fiore all'occhiello in termini di sicurezza. Vigileremo costantemente sul rispetto delle norme, sulla consegna e distribuzione dei DPI, intervenendo sulle irresponsabili richieste di super-produzione che di fatto guardano il profitto a discapito della vita e della salute degli operatori». A tal proposito non è più rinviabile, soprattutto in questa fase, un processo di rapida formazione per tutto il personale per adibirlo al lavoro in polivalenza. «Ciò comporta l'esposizione di particolari condizioni di lavoro, un esempio concreto viene dal personale delle ditte esterne impiegate per il rizzaggio. È di fondamentale importanza per tutto il personale portuale e delle imprese di rizzaggio che lavorano per 365 giorni l'anno, in regime di flessibilità, con chiari limiti sulle programmazione tempo di lavoro e tempo libero, potersi dotare di contrattazione integrativa per trovare il giusto equilibrio e fornire regole certe». d.l.



## Il presidente di Federlogistica a Cernobbio «Futuro complicato»

E un monito per il futuro del porto di Gioia Tauro che non potrà ovviamente essere legato solo al transhipment arriva anche da Cernobbio, in provincia di Como, dove in questi giorni si sta svolgendo il 5. Forum internazionale di Confrtrasporto-Confercommercio. Durante la sessione dei lavori che si è svolta ieri, incentrata su trasporto e sostenibilità, industria, logistica, porti e automazione, il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, parlando di Gioia Tauro ha evidenziato un concetto complementare a quello espresso dai sindacati dei portuali nel loro Focus: «I porti di transhipment, essendo scali la cui attività avviene solo all'interno del terminal - l'analisi di Merlo - hanno delle impostazioni generali molto definite e competere con il mercato del lavoro africano, che riguarda sia Tangeri che sia Port Said, è complicato». Per il presidente di Federlogistica «Occorre quindi, così come è avvenuto in passato per le tasse di ancoraggio e per altre realtà, che vengano mantenuti questi elementi ma, soprattutto, occorre anche lì ritrovare una pace sociale perché mi pare che non è da molto che il commissario straordinario dell'Autorità portuale ha denunciato un livello di assenteismo elevatissimo: a fronte di investimenti significativi, c'è bisogno di avere la consapevolezza che quel porto ha una sua funzione se anche la comunità locale contribuisce». Merlo ha quindi concluso: «Gioia Tauro ha delle grandi potenzialità, certo è difficile pensare per il futuro che ci possano essere dei porti di transhipment in Italia. Chiaramente questo è un elemento difficile da poter pensare per come è cambiato il mercato all'interno del Mediterraneo». (d.l. )



## Sicurezza dei lavoratori e tutele contrattuali sono i "nodi" cruciali

GIOIA TAURO I sindacati propongono un documento programmatico di intenti, azioni politiche sostanziali per determinare i processi ritenuti utili alle necessità del lavoro nei terminal, identificando strumenti e infrastrutture necessarie al completamento ed il miglioramento di tutte le fasi di produzione. In primis, attivare con urgenza tutte le procedure di salvaguardia utili per la tutela della salute degli operatori portuali destinati alla guida dei mezzi operativi» "fondamentale è la rotazione (alternanza terra/mezzo) ed intensificare i percorsi formativi per abilitazioni che consentano di avere più mansioni utili allo scopo». Poi la rimodulazione dell'orario di lavoro, «tenendo in debita considerazione i tempi di vestizione e cambio turno/consegne, ed eventuali permessi a qualsiasi titolo al fine di ridurre l'esposizione del personale». Fondamentale anche la verifica della corretta applicazione del CCNL Unico dei Porti nei due terminal e nelle imprese portuali; rispetto degli orari convenzionali e delle flessibilità previste dal contratto. Favorire i rinnovi delle contrattazioni integrative al fine di migliorare la qualità della vita dei lavoratori migliorando l'organizzazione del lavoro con conseguente efficienza operativa. Massima attenzione da parte di tutti gli operatori dell'area alla sicurezza sul lavoro ed alla prevenzione dei rischi sul lavoro, sviluppando una rete comunicativa tra le varie realtà del sito produttivo, condizione essenziale per la prevenzione dei rischi. Trasporto pubblico locale da e per il porto: estendere i collegamenti per offrire un servizio di trasporto pubblico funzionale ai lavoratori sui vari turni dalle aree di provenienza con maggiore utenza; collegamento con navetta dalla stazione di Gioia Tauro per i pendolari ferroviari; completamento/adequamento dell'infrastruttura ferroviaria funzionale alle necessità operative del terminal auto ATGT. «Siamo certi che solo con il giusto contributo di ognuno si possono raggiungere eccellenti risultati. Crediamo infine, che l'innovazione ed il rafforzamento dei servizi di trasporto pubblico locale, da e per il porto, sia un ulteriore segno di modernizzazione per tutta la Calabria. Il porto offre occupazione a migliaia di persone, servizi più sicuri e celeri per le maestranze che giornalmente si recano al lavoro devono essere un obiettivo della politica oltre che un diritto». I sindacati concludono: «Lotteremo per il raggiungimento di tutti gli obiettivi prefissati, sperando in una condivisione più ampia possibile da tutte le parti interessate, per poter così confermare come il porto più grande del mediterraneo vale l'impegno e l'interesse della Calabria e dell'Italia». d.l. La ferrovia va adeguata alle necessità operative del terminal auto ATGT.



## Calabria: Oliverio, dalla Regione 24 mln per valorizzare portualità turistica e attrattività dei suoi porti

(FERPRESS) - Catanzaro, 22 OTT - "Abbiamo messo in cantiere una programmazione che per quanto riguarda la portualità regionale recupera ritardi decennali. La Calabria, all' interno del 23% di quelle europee, possiede il 10% delle coste che si sviluppano lungo 800 chilometri. Questa ricchezza noi l' abbiamo tradotta in una grande opportunità attraverso politiche mirate e una pianificazione di investimenti nella portualità. Non è, e non è stata, un' operazione semplice ma questa é l' unica strada per dare alla Calabria una prospettiva di futuro". Con queste parole il presidente della Regione Mario Oliverio ha introdotto il suo intervento al seminario tecnico-scientifico che si è svolto ieri a Catanzaro Lido all' hotel Perla del Porto. "Per la prima volta - ha proseguito Oliverio rivolgendo un ringraziamento al vicepresidente Franco Russo con delega alla portualità per il lavoro svolto - la Regione Calabria ha investito 24 milioni di euro in modo integrato per la valorizzazione e il recupero della portualità turistica e l' attrattività dei suoi porti, con l' obiettivo di favorire lo sviluppo turistico e l' accessibilità alla nostra regione anche via mare. Ci siamo dotati anche del Piano regionale dei trasporti che ha superato il vaglio della Commissione europea. E abbiamo individuato come soggetti attuatori gli Enti territoriali e le Università. Il presidente Oliverio ha poi parlato dei progetti riguardanti i porti di carattere nazionale e di quelli regionali finanziati con risorse destinate all' adeguamento, al miglioramento e alla riqualificazione delle strutture esistenti, alle attrezzature di supporto alla nautica da diporto e all' aumento dei posti barca. Tra questi rientra anche il porto di Catanzaro per il quale sono stati programmati 20 milioni di euro di investimenti. "Attraverso questi investimenti - ha evidenziato Oliverio -, che ci consentiranno anche di recuperare l' enorme ritardo accumulato, abbiamo messo in campo una visione della portualità che ci ha permesso di dare un' impostazione programmata di sistema per realizzare una rete di infrastrutture portuali sfruttando l' opportunità che ci viene data dalla proiezione della nostra regione come porta dell' Europa nel cuore del Mediterraneo. Faremo in modo che questa vocazione non venga vanificata. La portualità è il segmento che offre maggiore possibilità per far esprimere le tante potenzialità della Calabria. Le risorse - ha specificato - non le abbiamo distribuite ma utilizzate e la Calabria è la seconda regione in Italia per quanto riguarda la spesa. Ora siamo nel vivo del lavoro di programmazione e di monitoraggio delle risorse messe in campo che andranno agganciate anche alla nuova programmazione 2021-2027 avviata dalla nostra Regione con due anni di anticipo". Sul porto di Gioia Tauro, il presidente ha detto che "ci sono 150 milioni di euro da cantierizzare. Ho chiesto un incontro al ministro competente affinché si possa accelerare la realizzazione del programma tenendo anche conto che su di esso ricade il 50% della superficie destinata a Zona economica speciale". Oliverio ha poi dedicato un passaggio alla questione dell' Autorità portuale dello Stretto ribadendo di non condividere di aver tolto dalle autorità di sistema di Gioia Tauro i porti di Villa e Reggio Calabria per essere inclusi in quella di Messina e di aver fatto ricorso alla Corte Costituzionale. "Un' operazione - ha rimarcato infine il presidente Oliverio - che non possiamo condividere proprio perché in Calabria siamo riusciti finalmente a realizzare un sistema di portualità, con investimenti importanti, con una visione di sviluppo e di crescita a 360 gradi".



Calabria: Oliverio, dalla Regione 24 mln per valorizzare portualità turistica e attrattività dei suoi porti

## Calabria: seminario su porti regionali nel Programma di Azione e Coesione

(FERPRESS) - Catanzaro, 22 OTT - "I porti regionali nel Programma di Azione e Coesione" è stato il tema al centro del seminario tecnico-scientifico promosso dalla Regione Calabria che si è svolto ieri nel quartiere marinaro di Catanzaro. L'iniziativa rientra in un percorso iniziato nel 2017 con il finanziamento per gli interventi di recupero e valorizzazione dei porti di Isola di Capo Rizzuto, di Roccella Jonica, di Cirò Marina e di Cetraro. Con i fondi PAC è stato finanziato anche il porto di Catanzaro, mentre con ulteriori fondi è stato possibile finanziare anche i progetti per i porti di Scilla, Tropea, Amantea e Belvedere Marittimo. "Un approfondimento - ha spiegato in apertura il Vicepresidente della Giunta Francesco Russo - per mettere a fuoco il lavoro fatto, la situazione attuale e il futuro della portualità calabrese. Innanzitutto abbiamo rovesciato nei fatti la definizione classica secondo cui gli interventi regionali debbano sottostare ai programmi dell'Unione Europea. Partendo dal nostro Piano dei Trasporti, che ha rappresentato un percorso di scelte condivise con gli enti, le associazioni e i cittadini, abbiamo voluto piegare la programmazione dei fondi Pac alle vere esigenze della Regione". Nella prima parte del seminario sono stati affrontati l'inquadramento del Piano di Azione e Coesione come base della Programmazione Regionale, il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria, con un particolare focus sulle Misure specifiche per i Porti Regionali; il Programma attuativo Porti Regionali della Calabria ed il supporto del PAC per Catanzaro Lido. Il dirigente regionale al Coordinamento e Sorveglianza POR Paola Rizzo ha prima illustrato nel dettaglio le risorse messe in campo dal Programma di Azione e Coesione. "Risorse che da un lato hanno rafforzato - ha detto - la conclusione di quelle opere che provenivano dal Por Fesr 2010-2014, garantendo il completamento ai progetti non ultimati alla data del 2015. Dall'altro hanno integrato la programmazione comunitaria 2014-2020 con quella nazionale e regionale. La dotazione è stata nel complesso di 832 milioni suddivisi in 14 assi ma uno dei comparti che ha avuto una maggiore incidenza è stato proprio quello dei Trasporti con il 18% delle risorse totali, al cui interno è stato finanziato il Piano della portualità regionale con 24 milioni di euro". Questa la genesi della programmazione regionale in materia di sviluppo dei porti. Poi è intervenuta Domenica Pellicanò, componente dell'attività della struttura di supporto al sistema portuale regionale che ha focalizzato l'attenzione proprio sul Piano dei Trasporti. "Un piano - ha spiegato - che è stato approvato in Calabria dopo 20 anni e che è stato sottoposto a processi di condivisione per circa un anno, accogliendo numerose osservazioni provenienti da enti e associazioni. Ricordo che questo piano - ha aggiunto - è stato trattato 5 volte in Giunta, 4 in Commissione consiliare e 3 volte in Consiglio prima della definitiva approvazione, ma che alla fine ha avuto il plauso della Commissione Europea che ne ha condiviso per esteso il processo di realizzazione e la visione legata allo sviluppo socio ambientale e alla sostenibilità. Sono 100 le misure operative al suo interno: 10 obiettivi, composti ognuno da 10 misure". Quindi si è scesi nel concreto rispetto alle due misure della portualità, ovvero la 5 e la 6. "La prima - ha spiegato Maria Rosaria Trecozzi della struttura regionale - ha riguardato il sistema portuale nel suo complesso, la seconda invece il Porto di Gioia Tauro". "Un lavoro soprattutto relativo alla classificazione dei porti calabresi - ha detto Marco Merante dirigente regionale al Sistema aeroportuale, portuale e logistica - che è stato concluso nel 2017 e in cui è stato possibile quantificare il numero dei posti barca presenti nel territorio regionale e il gap che ci separa dal resto delle altre regioni. Ma soprattutto è stato un lavoro che ci ha consentito di individuare i servizi di cui bisogna dotare le infrastrutture portuali: smaltimento dei rifiuti, wi-fi, sorveglianza, solo per citarne alcuni. Il Porto di Roccella Jonica ad



## FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

esempio avrà uno sviluppo legato all' accostamento di barche di grandi dimensioni e un sistema energetico basato sull' utilizzo del moto ondoso del mare. Ma un problema che ci siamo posti per tutti gli altri porti è anche la presenza di impianti di carburante". Dopo Rossella Errico del Settore Sistema aereoportuale, portuale e logistica che ha illustrato i rapporti con i beneficiari e le regole dei finanziamenti sono stati mostrati alcuni studi scientifici sulla portualità attraverso gli interventi, tra gli altri, di Corrado Rindone dell' Università di Reggio Calabria che ha parlato della Blu Economy a livello nazionale, evidenziando le grandi potenzialità inespresse ancora dalla portualità calabrese; il docente Domenico Arena, esperto di costruzioni marittime che ha invece evidenziato l' importanza dell' Ict a supporto dei porti regionali e ha illustrato il laboratorio dell' Università Mediterranea di Reggio, l' unico al mondo che utilizza modelli in mare a turbine o a membrane e l' ingegnere Di Stefano che si è soffermato sul Porto di Catanzaro Lido nel quadro delle risorse Pac. Un' ampia sessione ha visto protagonisti alcuni Comuni aggiudicatari dei finanziamenti per le infrastrutture portuali del proprio Ente, con l' illustrazione delle proposte progettuali e l' illustrazione delle metodiche di intervento mentre l' ultima sessione è stata dedicata al confronto su prospettive future delle infrastrutture materiali ed immateriali.

# Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## Regione Calabria: Seminario su "I porti regionali nel Programma di Azione e Coesione"

'I porti regionali nel Programma di Azione e Coesione' è stato il tema al centro del seminario tecnico-scientifico promosso dalla Regione Calabria che si è svolto stamani nel quartiere marinaro di Catanzaro. L'iniziativa rientra in un percorso iniziato nel 2017 con il finanziamento per gli interventi di recupero e valorizzazione dei porti di Isola di Capo Rizzuto, di Roccella Jonica, di Cirò Marina e di Cetraro. Con i fondi PAC è stato finanziato anche il porto di Catanzaro, mentre con ulteriori fondi è stato possibile finanziare anche i progetti per i porti di Scilla, Tropea, Amantea e Belvedere Marittimo. 'Un approfondimento - ha spiegato in apertura il Vicepresidente della Giunta Francesco Russo - per mettere a fuoco il lavoro fatto, la situazione attuale e il futuro della portualità calabrese. Innanzitutto abbiamo rovesciato nei fatti la definizione classica secondo cui gli interventi regionali debbano sottostare ai programmi dell'Unione Europea. Partendo dal nostro Piano dei Trasporti, che ha rappresentato un percorso di scelte condivise con gli enti, le associazioni e i cittadini, abbiamo voluto piegare la programmazione dei fondi Pac alle vere esigenze della Regione'. Nella prima parte del seminario sono stati affrontati l'inquadramento del Piano di Azione e Coesione come base della Programmazione Regionale, il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria, con un particolare focus sulle Misure specifiche per i Porti Regionali; il Programma attuativo Porti Regionali della Calabria ed il supporto del PAC per Catanzaro Lido. Il dirigente regionale al Coordinamento e Sorveglianza POR Paola Rizzo ha prima illustrato nel dettaglio le risorse messe in campo dal Programma di Azione e Coesione. 'Risorse che da un lato hanno rafforzato - ha detto - la conclusione di quelle opere che provenivano dal Por Fesr 2010-2014, garantendo il completamento ai progetti non ultimati alla data del 2015. Dall'altro hanno integrato la programmazione comunitaria 2014-2020 con quella nazionale e regionale. La dotazione è stata nel complesso di 832 milioni suddivisi in 14 assi ma un po' dei comparti che ha avuto una maggiore incidenza è stato proprio quello dei Trasporti con il 18% delle risorse totali, al cui interno è stato finanziato il Piano della portualità regionale con 24 milioni di euro'. Questa la genesi della programmazione regionale in materia di sviluppo dei porti. Poi è intervenuta Domenica Pellicanò, componente dell'attività della struttura di supporto al sistema portuale regionale che ha focalizzato l'attenzione proprio sul Piano dei Trasporti. 'Un piano - ha spiegato - che è stato approvato in Calabria dopo 20 anni e che è stato sottoposto a processi di condivisione per circa un anno, accogliendo numerose osservazioni provenienti da enti e associazioni. Ricordo che questo piano - ha aggiunto - è stato trattato 5 volte in Giunta, 4 in Commissione consiliare e 3 volte in Consiglio prima della definitiva approvazione, ma che alla fine ha avuto il plauso della Commissione Europea che ne ha condiviso per esteso il processo di realizzazione e la visione legata allo sviluppo socio ambientale e alla sostenibilità. Sono 100 le misure operative al suo interno: 10 obiettivi, composti ognuno da 10 misure'. Quindi si è scesi nel concreto rispetto alle due misure della portualità, ovvero la 5 e la 6. 'La prima - ha spiegato Maria Rosaria Trecozzi della struttura regionale - ha riguardato il sistema portuale nel suo complesso, la seconda invece il Porto di Gioia Tauro'. 'Un lavoro soprattutto relativo alla classificazione dei porti calabresi - ha detto Marco Merante dirigente regionale al Sistema aeroportuale, portuale e logistica - che è stato concluso nel 2017 e in cui è stato possibile quantificare il numero dei posti barca presenti nel territorio regionale e il gap che ci separa dal resto delle altre regioni. Ma soprattutto è stato un lavoro che ci ha consentito di individuare i servizi di cui bisogna dotare le infrastrutture portuali: smaltimento dei rifiuti, wi-fi, sorveglianza, solo per citarne alcuni. Il Porto di Roccella Jonica ad esempio avrà uno sviluppo legato all'accostamento



## Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

di barche di grandi dimensioni e un sistema energetico basato sull' utilizzo del moto ondoso del mare. Ma un problema che ci siamo posti per tutti gli altri porti è anche la presenza di impianti di carburante'. Dopo Rossella Errico del Settore Sistema aeroportuale, portuale e logistica che ha illustrato i rapporti con i beneficiari e le regole dei finanziamenti sono stati mostrati alcuni studi scientifici sulla portualità attraverso gli interventi, tra gli altri, di Corrado Rindone dell' Università di Reggio Calabria che ha parlato della Blu Economy a livello nazionale, evidenziando le grandi potenzialità inespresse ancora dalla portualità calabrese; il docente Domenico Arena, esperto di costruzioni marittime che ha invece evidenziato l' importanza dell' Ict a supporto dei porti regionali e ha illustrato il laboratorio dell' Università Mediterranea di Reggio, l' unico al mondo che utilizza modelli in mare a turbine o a membrane e l' ingegnere Di Stefano che si è soffermato sul Porto di Catanzaro Lido nel quadro delle risorse Pac. Un' ampia sessione ha visto protagonisti alcuni Comuni aggiudicatari dei finanziamenti per le infrastrutture portuali del proprio Ente, con l' illustrazione delle proposte progettuali e l' illustrazione delle metodiche di intervento mentre l' ultima sessione è stata dedicata al confronto su prospettive future delle infrastrutture materiali ed immateriali. g.m.

## Oliverio sulla portualità: "Recuperare ritardi"

*Investiti per la prima volta 24 milioni per i porti*

Giulia Sarti

CATANZARO Durante il suo intervento al seminario tecnico-scientifico di ieri a Catanzaro, il presidente della Regione Mario Oliverio ha sottolineato l'importanza della programmazione sulla portualità messa in atto per recuperare ritardi decennali. La Calabria, all'interno del 23% di quelle europee, possiede il 10% delle coste che si sviluppano lungo 800 chilometri. Questa ricchezza noi l'abbiamo tradotta in una grande opportunità attraverso politiche mirate e una pianificazione di investimenti nella portualità. Non è, e non è stata, un'operazione semplice ma questa è l'unica strada per dare alla Calabria una prospettiva di futuro. È la prima volta, spiega il presidente, che la Regione Calabria investe ben 24 milioni di euro in modo integrato per la valorizzazione e il recupero della portualità turistica e l'attrattività dei suoi porti, con l'obiettivo di favorire lo sviluppo turistico e l'accessibilità via mare. Ci siamo dotati anche del Piano regionale dei trasporti che ha superato il vaglio della Commissione europea e abbiamo individuato come soggetti attuatori gli enti territoriali e le Università. Il presidente Oliverio ha poi parlato dei progetti futuri, tra i quali quello per il porto di Catanzaro con 20 milioni di euro di investimenti. Attraverso questi investimenti -ha evidenziato Oliverio- abbiamo messo in campo una visione della portualità che ci ha permesso di dare un'impostazione programmata di sistema per realizzare una rete di infrastrutture portuali sfruttando l'opportunità che ci viene data dalla proiezione della nostra regione come porta dell'Europa nel cuore del Mediterraneo. Faremo in modo che questa vocazione non venga vanificata. La portualità è il segmento che offre maggiore possibilità per far esprimere le tante potenzialità della Calabria. Sul porto di Gioia Tauro, il presidente ha spiegato che ci sono 150 milioni di euro da cantierizzare. Ho chiesto un incontro al ministro competente affinché si possa accelerare la realizzazione del programma tenendo anche conto che su di esso ricade il 50% della superficie destinata alla Zona economica speciale. Importante passaggio quello sulla questione dell'Autorità portuale dello Stretto: Oliverio ha ribadito, come aveva già fatto la scorsa settimana alla Commissione Trasporti della Camera, di non condividere l'aver tolto dalle Autorità di sistema di Gioia Tauro i porti di Villa e Reggio Calabria per essere inclusi in quella di Messina e di aver fatto ricorso alla Corte Costituzionale. Un'operazione -ha detto chiudendo- che non possiamo condividere proprio perché in Calabria siamo riusciti finalmente a realizzare un sistema di portualità, con investimenti importanti, con una visione di sviluppo e di crescita a 360 gradi.



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL  
Piazza del Episcopo, 21 - 87013 - Catanzaro (CZ)  
Tel. 0965 24111 - Fax 0965 24112

Messaggero Marittimo.it Login

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

### Oliverio sulla portualità: "Recuperare ritardi"

Investiti per la prima volta 24 milioni per i porti

22 ottobre 2019 10:00  
di Giulia Sarti

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER**

Nome e cognome  
Indirizzo email  
Registra

**ULTIME POPOLARI**

Alleanza tra i porti di Trieste e Genova

Un lancio The Ocean Tracker

Sindaco La Spezia riceve comandante Capitaneria

Mancala escavo blocca il porto di Venezia

Livorno: accerchia con Egitto per traffico ro-ro

ABBONATI E EFFETUA IL LOGIN

ARCHIVIO CORRIERE DEL MARE  
MARIO OLIVERIO - PRESIDENTE DI CALABRIA - INTERVISTA SU GIOIA TAURO  
REGIONE CALABRIA

# L'Unione Sarda

Cagliari

L'evento. Agenti marittimi

## Porto e zona franca, scommessa per Cagliari

La sostenibilità del Golfo degli Angeli come hub del Mediterraneo, il rilancio del Porto Canale, la zona franca e la trasformazione del porto storico di Cagliari in uno scalo mondiale per il turismo marittimo. Sono i temi dell'evento organizzato dall'Associazione degli agenti marittimi della Sardegna venerdì a Cagliari nei locali del Convento di San Giuseppe con inizio alle 9,30. Tema "Golfo degli Angeli non dei fantasmi". A Giancarlo Acciario, presidente degli agenti marittimi, sarà affidata l'introduzione dei lavori. In programma gli interventi di Alessandra Todde, sottosegretaria allo Sviluppo Economico, Paolo Truzzu, sindaco di Cagliari, Salvatore Mattana, sindaco di Sarroch, Giuseppe Minotauro, direttore marittimo Sud Sardegna, Giorgio Todde, assessore ai Trasporti, Gianni Chessa, assessore al Turismo, Massimo Deiana, presidente AdSP del Mare di Sardegna, Betty Schiavoni, vicepresidente Fedespedi. Il governatore Christian Solinas concluderà i lavori.



## L' Autorità portuale della Sardegna aderisce a cinque nuovi progetti

OLBIA . Sicurezza marittima e monitoraggio del traffico via mare delle merci pericolose per scongiurare i disastri ambientali nelle coste del Mediterraneo. Sono due punti cardine delle nuove progettualità europee - presentate lo scorso venerdì a Genova - che vedono la partecipazione, sempre più consolidata, del partenariato composto da Autorità di Sistema Portuale insieme a Corsica, Regioni Liguria, Sardegna, Toscana e Provenza-Alpi Costa Azzurra Azur (PACA) rappresentato dal dipartimento del Var. ALACRES2, ISIDE, LOSE+, OMD e SINAPSI, cinque acronimi, riuniti in un unico cluster del programma 'Interreg Marittimo 2014 - 2020 Terzo invito', per altrettanti obiettivi che mirano a rendere più sicure e connesse le aree marittime, costiere e insulari coinvolte, trasformandole in un vero e proprio punto di riferimento per sicurezza marittima e portuale del Mediterraneo. Scopo di ciascun progetto è quello di soddisfare le esigenze degli operatori portuali e dei diportisti con la messa a disposizione di dati meteo-mare in tempo reale per navigazione e manovre intorno ai porti (SINAPSI); creare un nuovo sistema di comunicazione universale per facilitare lo scambio di informazioni tra i comandanti dei porti e gli utenti del mare (ISIDE); migliorare la sicurezza del trasporto marittimo di merci pericolose con l' introduzione di sistemi di controllo e monitoraggio innovativi (OMD); creare un laboratorio permanente di realtà aumentata in grado di identificare, testare e convalidare le procedure che operatori e compagnie portuali dovranno utilizzare per la gestione delle emergenze derivanti da incidenti nei porti (ALACRES 2); monitorare, in tempo reale, il rischio derivante dal trasporto di determinate merci pericolose nelle aree marine vicino alla costa ed in quelle portuali (LOSE+). In particolare, l' **AdSP** del Mare di Sardegna parteciperà, in qualità di partner diretto, ai progetti ISIDE e OMD, le cui finalità ben corrispondono agli obiettivi perseguiti dall' Ente per un monitoraggio sempre più puntuale ed approfondito dei traffici marittimi che interessano gli scali di sistema. 'Abbiamo aderito a queste nuove progettualità con forte spirito di coesione e collaborazione - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna - sia perché il nostro Ente conferma la sua visione proiettata verso l' Europa e la cooperazione tra regioni e paesi, ma anche perché gli obiettivi dei progetti appena presentati hanno una valenza sempre più attuale e strategica. Si cercherà di mettere in campo nuove tecnologie ed una stretta collaborazione tra scali trasfrontalieri per il monitoraggio delle merci pericolose che solcano il nostro mare e, con l' introduzione di sistemi di controllo e la facilitazione dello scambio di informazioni tra nave e porto, rafforzare la prevenzione degli incidenti al largo delle nostre coste. Un tema, quest' ultimo, sul quale, vista la valenza di carattere ambientale, l' **AdSP** darà sicuramente un valido e fattivo contributo tecnico'. © Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione.



### Diecimila croceristi in un giorno Turismo

Un triplo approdo da record ieri al porto con diecimila persone, fra passeggeri ed equipaggio, e tre navi disposte strategicamente per gestire al meglio i flussi di un turismo sempre più destagionalizzato. A essere impegnati, oltre al classico molo centrale, dove ha sede il terminal crociere, anche il molo di levante e soprattutto, in via eccezionale, la nuova darsena commerciale, che nonostante un cantiere aperto, seppure ancora fermo, ha ospitato la "Celebrity Edge", nave superlusso che ha così effettuato il suo ultimo approdo catanese dell' anno. «È stata varata a gennaio - spiega un addetto - ed entrarci significa andare in paradiso. Mi creda, ne ho viste tante, nessuna come questa. La capienza è di tremila passeggeri, più altre mille di equipaggio, ma a distinguerla sono le cabine grandi il doppio rispetto alle altre navi, con veranda e balcone. Quest' anno la "Edge" è venuta quattro volte a Catania, ma l' anno prossimo verrà ogni mese - assicura - oggi purtroppo ci sono altre navi e siamo finiti in questo posto dove non ci sono tanti servizi perché è una banchina commerciale, ma non è una nave che dovrebbe andare qua. Noi siamo salpati da Civitavecchia e lì ieri c' erano ben 12 navi da crociera, mi crede?». A completare il trittico la tedesca "Aida cara" e la "Costa Fascinosa" dalla quale qualcuno, circa 500 persone, si è imbarcato al porto etneo e altrettanti ne sono sbarcati. L' organizzazione per l' accoglienza è stata scrupolosa, a iniziare dalle navette dal molo di levante messe a disposizione dalla Catania Cruise Terminal, ai pullman verso le classiche destinazioni e agli "shuttle" dalla nuova darsena, ovvero quattro autobus Amt che a rotazione trasportavano e riportavano i passeggeri a e da piazza Borsellino o Alcalà come la si voglia chiamare. Una soluzione di trasporto già testata a metà settembre e apprezzata dai croceristi nonostante qualche difficoltà in entrata al porto, dalla rotonda del faro, da dove accedono anche i veicoli commerciali e dove a causa del traffico una vettura è rimasta ferma circa 40 minuti, ma per fortuna non aveva passeggeri a bordo. Trenini, mezzi turistici e taxi erano rigorosamente posteggiati subito fuori dal cancello del terminal crociere (anche abusivi senza alcun tipo di controllo), il piazzale straripava di pullman con destinazioni Etna, Taormina, Riviera dei Ciclopi, Siracusa. Ma è la destinazione "Catania barocca" ad aver attratto il nostro interesse. «I pullman - ci spiega un' architetta reinventatasi guida turistica - seguono un giro panoramico dal lungomare, viale Africa e piazza Europa, poi si prosegue per corso Italia, viale XX Settembre, piazza Santa Maria di Gesù. Si scende tutta via Etna, via Sangiuliano, via Ventimiglia, via Vittorio Emanuele e si ritorna in piazza Alcalà. Da qui si inizia un tour a piedi verso le maggiori evidenze artistiche del centro storico catanese». Di che numeri parliamo? «Negli ultimi scali, ogni martedì, abbiamo messo a disposizione circa 9-10 pullman con tour in diverse lingue, arriviamo a circa 500 turisti e con un livello di soddisfazione molto alto perché i turisti scoprono una città che non si aspettavano così bella e monumentale. Catania è considerata una città di passaggio purtroppo, chi la scopre e rimane sorpreso della sua eleganza architettonica e stilistica, vivacità culturale e commerciale, gastronomia, dichiara di voler tornarci per un periodo più lungo». Insomma il territorio etneo piace ed è sempre più conosciuto «anche grazie a almeno quattro anni di programmazione - spiega Roberto Nanfitò, responsabile comunicazione Autorità di sistema portuale - pianificazione



Diecimila croceristi in un giorno

# La Sicilia

## Catania

---

e co-marketing che hanno riportato le crociere al porto etneo. Ora è necessario puntare a Catania come "home port", ovvero punto di partenza e non solo di passaggio, con persone che arrivano il venerdì in aereo, trascorrono qui il fine settimana e da qui partono per il Mediterraneo. Un progetto che richiede un tavolo permanente, coordinato da tecnici, tra Sac, Comune e operatori del settore». Maria Elena Quaiotti.

Nuovi bacini, stangata per i conti pubblici

## Lavori mai avviati al porto «La Regione paghi 12 milioni»

*Il Cga accoglie il ricorso delle ditte appaltatrici*

Al porto i lavori di ristrutturazione dei vecchi bacini galleggianti di carenaggio da 19 mila e da 52 mila tonnellate non sono mai stati realizzati, così come non è mai stato realizzato quello nuovo da 80 mila tonnellate, eppure - oltre al danno, la beffa - la Regione dovrà versare più di 12 milioni al gruppo Cimo Iai -Metalmeccanica che dopo un tortuoso iter si era aggiudicato proprio la ristrutturazione dei bacini. A deciderlo è stata la sezione giurisdizionale del Consiglio di giustizia amministrativa, presieduta da Claudio Contessa, che ha accolto il ricorso delle aziende, difese dall' avvocato Salvatore Falzone. Il Cga ha ritenuto illegittime le revoche dell' aggiudicazione dei lavori da parte della Regione, condannandola al risarcimento del danno per il mancato utile al raggruppamento d' imprese. Un «danno che i ricorrenti hanno quantificato in circa 12 milioni - spiega l' avvocato - oltre agli interessi, la rivalutazione dal 2012 e le spese legali». I giudici, inoltre, hanno stabilito che le aziende potranno considerare i lavori come eseguiti ed ha «ordinato alla Regione di formulare un' offerta risarcitoria entro 180 giorni», sottolinea Falzone. Dopo un' interminabile guerra di carte bollate contro Fincantieri ed Ergo Meccanica, l' Ati Cimolai-Metalmeccanica Agrigentina era riuscita ad aggiudicarsi le due gare per la ristrutturazione dei vecchi bacini galleggianti della Regione. Per quello da 19 mila tonnellate l' importo a base d' asta era di circa 10 milioni, mentre per quello da 52 mila era da 33 milioni. Le due strutture sono ormai in disuso e senza certificati per la navigazione. Nel 2015, però, la Regione cambiò idea e, dopo aver dichiarato «il mutamento della originaria situazione di fatto e il sopravvenuto motivo di pubblico interesse», decise di revocare le aggiudicazioni e puntare alla costruzione del nuovo bacino da 80 mila tonnellate, finora mai realizzato. La decisione era stata impugnata dalle aziende davanti al Tar e poi al Cga, che ha dato loro ragione. «Quello sul risarcimento da 12 milioni che la Regione dovrà pagare alle aziende che si erano aggiudicate i lavori per la ristrutturazione del porto è l' ennesimo disastro targato Crocetta e Musumeci che grava sulle tasche dei cittadini. La Regione venga a riferire immediatamente in commissione Bilancio all' Ars» afferma il deputato regionale del M5S, Luigi Sunseri, che parla di «sperpero di denaro pubblico che poteva essere evitato». (\*SAFI\*)



## La Sicilia al quinto posto tra le regioni 'da crociera'

PALERMO Lo stato dell'arte, le previsioni e le prospettive della crocieristica in Italia, dagli investimenti di compagnie e porti alle potenzialità del prodotto, dalla costruzione degli itinerari alle relazioni all'interno della filiera di produzione. E ancora, l'innovazione nel settore come volano di crescita per il futuro. Dall'Italian Cruise Day di Cagliari è stato confermato che nella top 20 dei porti crocieristici mediterranei c'è anche Palermo che le stime del 2019 collocano al 19° posto con 570,5 mila passeggeri movimentati e 156 toccate nave. Previsioni in aumento per Trapani che a fine 2019 crescerà del 10,6%. Siamo felici della nostra crescita e della nostra tabella di marcia spiega Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale e consapevole che, per migliorare i numeri, bisogna potenziare le infrastrutture. Un'operazione che l'AdSP, rispettando i tempi, sta portando avanti spedidamente. Il mercato se ne è accorto e sta apprezzando il nostro lavoro. I numeri in futuro saranno ben diversi: l'appuntamento vero per noi sarà all'Italian Cruise Day del 2021. Se la Sicilia si conferma, con i suoi 11 porti crocieristici, al 5 posto nazionale, dopo Liguria, Lazio, Veneto e Campania, con 1.304.642 passeggeri e 719 toccate nave, un aumento del 10,7% di crocieristi e una diminuzione, -2,4% di toccate, dovuta sempre alla maggiore dimensione delle navi, in generale in Italia, alla fine del 2019, è prevista una crescita sia nel numero di passeggeri movimentati poco oltre i 12 milioni (supereranno i 13 milioni nel 2020), +8,8% sul 2018 sia per le toccate nave (4.857, +3,2% sul 2018).



## Bacini di carenaggio al porto, Regione condannata dal Cga: "Dovrà risarcire 12 mila euro"

*Accolto in appello il ricorso presentato dal gruppo Cimolai-Metalmeccanica Agrigentina: "Revoche degli appalti dei lavori di ristrutturazione illegittime". Luigi Sunseri (M5S): "Ennesimo disastro targato Crocetta e Musumeci che grava sulle tasche dei cittadini"*

Accolto dal Consiglio di giustizia amministrativa il ricorso in appello presentato dal gruppo Cimolai-Metalmeccanica Agrigentina. La sezione giurisdizionale del Cga, presieduta da Claudio Contessa, ha dichiarato illegittime le revoche delle aggiudicazioni dei lavori di ristrutturazione dei bacini galleggianti di carenaggio (19 mila e 52 mila tonnellate), che si trovano nello specchio di mare del porto. La Regione inoltre dovrà risarcire i danni al raggruppamento di imprese per il mancato utile. "Danno che i ricorrenti hanno quantificato in circa 12 milioni di euro, oltre gli interessi legali, la rivalutazione dal 2012 e le spese legali", afferma Salvatore Falzone, legale delle due imprese. Il Cga ha anche stabilito, in ordine al danno curriculare, che le imprese potranno considerare i lavori come eseguiti e "ha ordinato alla Regione Siciliana di formulare un'offerta risarcitoria entro 180 giorni", conclude l'avvocato. L'Ati Cimolai-Meccanica Agrigentina, dopo una interminabile guerra di carte bollate durata diversi anni contro Fincantieri ed Ergo Meccanica, aveva avuto aggiudicate le due gare per la ristrutturazione dei due bacini galleggianti di proprietà della Regione: 19 mila tonnellate (importo a base d'asta circa dieci milioni) e 52 mila tonnellate (importo a base d'asta per 33 milioni), ormai in disuso e senza certificati per la navigazione. Nel 2015 però la Regione Siciliana, dopo aver dichiarato il "mutamento della originaria situazione di fatto e il sopravvenuto motivo di pubblico interesse", decise di revocare le aggiudicazioni e puntare sulla costruzione di un nuovo bacino galleggiante di 80 mila tonnellate, finora mai realizzato. La decisione della Regione è stata però contestata da Cimolai e Metalmeccanica Agrigentina che si sono rivolti prima al Tar e poi, in appello, al Cga che ha infine ritenuto illegittimi gli atti di revoca e ha condannato la Regione Siciliana al pagamento dei danni e delle spese processuali. "Quello sul risarcimento di 12 milioni di euro che la Regione dovrà pagare alle aziende che si erano aggiudicate i lavori per la ristrutturazione del porto di Palermo è l'ennesimo disastro targato Crocetta e Musumeci che grava sulle tasche dei cittadini. La Regione venga a riferire immediatamente in commissione Bilancio all'Ars". A dichiararlo è il deputato regionale del Movimento 5 Stelle all'Ars Luigi Sunseri a proposito della sentenza del Consiglio di giustizia amministrativa che accogliendo il ricorso in appello presentato dal gruppo Cimolai-Metalmeccanica Agrigentina dichiara illegittime le revoche delle aggiudicazioni dei lavori di ristrutturazione dei bacini galleggianti di carenaggio del Porto di Palermo condanna la Regione Siciliana al pagamento di 12 milioni di euro. "Questa sentenza - spiega Sunseri - certifica l'ennesimo debito fuori bilancio della Regione Siciliana, che con una leggerezza incredibile, perde un contenzioso milionario che di fatto pagheranno i cittadini. Si tratta in sostanza di uno sperpero di denaro pubblico che poteva essere tranquillamente evitato se politica e amministrazioni regionali si fossero comportati in maniera diligente. Ovviamente pretendiamo di conoscere i responsabili dei procedimenti. Il governo Musumeci venga a riferire immediatamente in commissione Bilancio", conclude Sunseri.

**PALERMO TODAY** Cronaca

**Bacini di carenaggio al porto, Regione condannata dal Cga: "Dovrà risarcire 12 mila euro"**

Accolto in appello il ricorso presentato dal gruppo Cimolai-Metalmeccanica Agrigentina: "Revoche degli appalti dei lavori di ristrutturazione illegittime". Luigi Sunseri (M5S): "Ennesimo disastro targato Crocetta e Musumeci che grava sulle tasche dei cittadini"

**1 più letti di oggi**

- 1. Al via i lavori per il completamento dell'opera di ristrutturazione del porto di Palermo.
- 2. Incontrato con il responsabile dell'azienda che ha vinto la gara per la ristrutturazione del porto di Palermo.
- 3. Come sono i lavori per il porto di Palermo? Ecco le immagini.
- 4. Come sono i lavori per il porto di Palermo? Ecco le immagini.

**ProntoPro**  
Personal Trainer  
Richiedi il tuo preventivo gratis

**Lo tuo via servetta un premio**

# Porti: Federlogistica, un piano contro l'innalzamento del mare

*Merlo, l'Olanda lo ha già fatto, tocca all'Italia*

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 22 OTT - Confrtrasporto chiede "un piano nazionale urgente di messa in sicurezza delle opere pubbliche portuali e non del nostro Paese". Lo dice il presidente di Federlogistica (Confrtrasporto) Luigi Merlo citando uno studio effettuato con l'Enea: "stiamo monitorando l'innalzamento del mare - ha detto - lo abbiamo fatto a livello nazionale e lo stiamo facendo nel dettaglio a La Spezia". Ne è emerso che "nel giro di 20/30 anni il mare si alzerà mediamente di 30 centimetri sulle nostre coste e nei nostri porti e di 90 centimetri/un metro nel giro di novant'anni, quindi gran parte dei porti sono destinati ad andare sott'acqua, così come parte delle ferrovie e delle autostrade che corrono lungo le coste italiane". "Lo ha fatto il governo olandese con un piano speciale di opere - ha detto - tra l'altro con l'emissione di bond dedicati e per arginare questo fenomeno credo che il nostro Paese dovrebbe partire ora per non trovarsi in situazioni drammatiche". "I fenomeni meteorologici violenti nelle città e nei porti - ha proseguito il presidente di Federlogistica - non sono più un fatto straordinario ed eccezionale, ma un fatto di cui tenere conto, sono fenomeni che si ripeteranno e saranno sempre più violenti e bisogna far sì che le infrastrutture siano più resilienti, realizzando opere per affrontare questo fenomeno". Un fatto che "cambia anche il sistema di lavoro nei porti, dal punto di vista della sicurezza, delle attrezzature portuali, come i sistemi di ancoraggio, perché vento e mareggiate spesso portano via le navi". "Poi - ha concluso - c'è anche un tema delle difficoltà di lavoro dei sistemi tecnico-nautici, come rimorchiatori, piloti e ormeggiatori. I rimorchiatori, ad esempio, dovranno essere più potenti".



### Lavoro: nei porti del futuro più ingegneri e meno camalli

*Conftrasporto, inserire attività tra lavori usuranti*

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 22 OTT - I porti del futuro avranno "più ingegneri e meno camalli" perché "il lavoro sta cambiando con l'automazione" e bisogna "mantenere un clima di pace sociale, perché 20mila lavoratori di banchina non possono condizionare l'intera economia di un Paese bloccando i porti". Lo ha detto il presidente di Federlogistica (Conftrasporto) Luigi Merlo spiegando che "questo è un rischio che stiamo correndo e le persone che lavorano oggi devono essere accompagnate nel cambiamento con certezza, tenendo conto che svolgono lavori usuranti e che ancora non gli viene riconosciuto e c'è un rinnovo di contratto collettivo che dovrebbe recepire questi elementi per poter individuare delle soluzioni". I porti del futuro infatti "saranno molto digitali, con molti servizi aggiuntivi anche dal punto di vista del monitoraggio, e meno operatività manuale". "Per fare questo - ha concluso - abbiamo bisogno di una fotografia che oggi non abbiamo, perché la riforma ha introdotto gli organici porto non siamo in grado di fare un'analisi importante, quindi, se non c'è una politica e un'attenzione che rimettano in piedi un disegno complessivo come noi proponiamo, si rischia di gestire emergenze e tensioni che potrebbero avere forti impatti sulla nostra economia".(ANSA).



## Trasporti: i porti del Mediterraneo crescono, l'Italia frena (-2%)

Conftrasporto, persi 2 miliardi di fatturato e 7.600 posti lavoro

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 22 OTT - I porti italiani sono il fanalino di coda del Mediterraneo, con un calo del 2% della quota di mercato, ferma a 10 milioni di Teu, l'unità di misura del container, pari a 40 metri cubi circa, mentre negli altri Paesi che si affacciano su Mare Nostrum i porti hanno guadagnato il 7%. E' quanto è emerso al 5/o Forum di Conftrasporto (Confcommercio), durante il quale è stato presentato il Rapporto Isfort. Se negli ultimi anni l'Italia fosse cresciuta come la Spagna (+5%), secondo la Confederazione dei trasportatori aderenti alla Confcommercio, si sarebbero generati "circa 7.600 posti di lavoro", con un incremento del fatturato di "oltre 2 miliardi di euro" e "775 milioni di valore aggiunto". A causa delle "disconnessioni tra infrastrutture" e delle "riforme incompiute", secondo Conftrasporto, "dal 2011 al 2018 i volumi di merce nel Canale di Suez sono aumentati del 42%, ma il sistema portuale italiano è cresciuto solo del 2%". Sul fronte dei container, tra il 2005 e il 2017, la crescita del traffico degli scali di tutto il Mediterraneo è stata del 46%, mentre quella del sistema portuale italiano "solo della metà (23%)". Secondo Conftrasporto "l'Italia non coglie la crescita in atto nei mari, perché è disconnessa al suo interno e verso il resto del mondo". In particolare "la scarsa accessibilità impedisce alle merci di raggiungere rapidamente i luoghi di destinazione e frena quel processo di intermodalità che consentirebbe, con quella dei trasporti, la ripresa economica". A questo si aggiunge una "lentezza ormai cronica nella realizzazione di alcune riforme". Tra le criticità indicate da Conftrasporto, il mancato decollo delle Zes, le Zone Economiche Speciali. "Mancano ancora gli strumenti di semplificazione per attuarle - è stato detto - e le risorse stanziare sono insufficienti". Poi c'è il dragaggio dei fondali, "indispensabile per consentire il passaggio di navi sempre più grandi, così come avviene nei principali porti europei". Il tutto con una "emergenza climatica all'orizzonte, mentre "tra lentezze, cantieri bloccati e progetti nel limbo, siamo il Paese delle opere incompiute, con questioni in sospeso anche all'interno degli stessi porti". Manca poi lo sportello unico doganale, "atteso da 16 anni" per superare le attuali "68 istanze da trasmettere a 18 amministrazioni diverse per svincolare le merci in import/export". (ANSA).



## Porti italiani fanalino coda Mediterraneo, crescono meno di tutti

*Confcommercio: burocrazia e riforme incompiute inceppano sistema*

Cernobbio (CO), 22 ott. (askanews) - I porti italiani fanalino di coda del Mediterraneo: perdono quote di mercato mentre gli altri ne guadagnano. Le disconnessioni e le riforme incompiute ne bloccano la competitività, frenando la crescita del Paese: se il traffico portuale italiano crescesse anche solo del 5%, come quello spagnolo, genererebbe 775 milioni di valore aggiunto e circa 7.600 posti di lavoro, con un incremento del fatturato del complesso delle attività che gravano attorno al porto di oltre 2 miliardi. E' quanto emerge dal Rapporto Isfort presentato al quinto Forum di Confrtrasporto-Confcommercio, che descrive una Italia in netta controtendenza rispetto al complesso della portualità mediterranea. Negli ultimi 10 anni, infatti, mentre gli altri porti del Mar Mediterraneo rosicchiavano a quelli del Nord Europa, che restano i padroni, circa il 7% delle quote di mercato continentale, il sistema italiano ne perdeva il 2%, passando da una quota dell' 8% al 6%. Non solo: guardando al canale di Suez, tra il 2011 e il 2018 le tonnellate di merce in transito sono aumentate del 42% mentre i porti italiani hanno fatto registrare solo un +2%. Anche sul fronte dei container, tra il 2005 e il 2017 la crescita del traffico degli scali di tutto il Mediterraneo è stata del 46% mentre quella del sistema portuale italiano solo della metà (+23%). Burocrazia e ritardo digitale inceppano il sistema, accusa Confrtrasporto sottolineando come non sia ancora stato varato lo sportello unico doganale, atteso da 16 anni: ci vogliono 68 istanze da trasmettere a 18 amministrazioni diverse per svincolare le merci in import/export, un ritardo digitale che rallenta tutto il sistema. Andrebbe quindi promossa l' integrazione tra le operazioni doganali e le innovazioni sviluppate a supporto dell' efficienza della logistica.

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there are social media icons and a search bar. The main navigation bar includes 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'REGIONI', 'SPORT', and 'CULTURA'. Below this, there are several news snippets. The main article is titled 'Porti italiani fanalino coda Mediterraneo, crescono meno di tutti' and is dated 'Martedì 22 ottobre 2019 - 14:04'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there are several smaller sections: 'RACCOLTA RAE', 'TG Web Lombardia', and 'VIDEO'. The video section features a thumbnail of a man speaking, with the text 'Il Giappone ha un nuovo imperatore: la cerimonia di investimento'.

## Porti, crescita lenta e perdita competitività dovuta a gap infrastrutturale

(Teleborsa) - I porti italiani sono fanalino di coda dell' UE : negli ultimi 10 anni, infatti, mentre gli altri porti del Mar Mediterraneo "rosicchiavano" a quelli del Nord Europa circa il 7% delle quote di mercato continentale, il sistema italiano ne perdeva il 2% . È quanto emerge dal Rapporto Isfort presentato al 5° Forum Internazionale dei Trasporti di Contrasporto-Confercommercio , che descrive un' Italia in netta controtendenza rispetto al complesso della portualità mediterranea. Guardando al canale di Suez , tra il 2011 e il 2018 le tonnellate di merce in transito sono aumentate del 42% , ma i porti italiani hanno fatto registrare solo un 2% in più . Anche sul fronte dei container, tra il 2005 e il 2017, la crescita del traffico degli scali di tutto il Mediterraneo è stata del 46%, mentre quella del sistema portuale italiano solo della metà (23%). L' Italia non coglie la crescita in atto nei mari perché è disconnessa al suo interno e verso il resto del mondo. La scarsa accessibilità impedisce alle merci di raggiungere rapidamente i luoghi di destinazione e frena quel processo di intermodalità che consentirebbe, con quella dei trasporti, la ripresa economica. A questo si aggiunge una lentezza ormai cronica nella realizzazione di alcune riforme, ad esempio quella relativa alle Zone Economiche Speciali (ZES), ed i cantieri bloccati e progetti nel limbo , che ci classificano come il Paese delle opere incompiute, con questioni in sospeso anche all' interno degli stessi porti. Senza parlare Sbloccando i cantieri e accelerando sul digitale potremmo sciogliere gli ormeggi puntando dritti alla crescita. Basterebbe poco: se il traffico portuale italiano crescesse anche solo del 5%, come ha già fatto quello spagnolo, genererebbe 775 milioni di valore aggiunto e circa 7600 posti di lavoro , con un incremento del fatturato del complesso delle attività economiche che gravano attorno al porto (logistica portuale, logistica terrestre e cluster marittimo) di oltre 2 miliardi . Di qui una ricetta in 9 punti per far salpare i porti italiani : Chiudere il contenzioso con l' Europa sulla tassazione delle Autorità di Sistema Portuale; Sostenere la capacità dei porti nazionali di integrarsi con più efficacia nei traffici internazionali; Rilanciare le zone economiche speciali (ZES); Avviare una nuova politica del lavoro portuale; Promuovere un piano sull' impatto dell' innalzamento dei mari e programmare un piano di interventi nell' ambito del Green New Deal; Dare piena e uniforme applicazione all' esenzione dalla tassazione IMU; Varare un Piano di incremento della "informatizzazione dei porti" ; Promuovere l' elettrificazione delle banchine; Estendere la durata massima consentita per le attività di carico, scarico, trasbordo e sosta tecnica dei rifiuti all' interno dei porti, interporti, scali ferroviari e terminal merci. (Teleborsa) 22-10-2019 02:03.



## Porti, contenzioso Italia-UE per tassazione Autorità Sistema ancora aperto

(Teleborsa) - E' ancora aperto il contenzioso fra Italia ed UE sulla questione della tassazione delle Autorità di Sistema Portuale e, un soggetto pubblico che gestisce una cosa pubblica, dunque non dovrebbe essere soggetto a tassazione. Ma nessuno ha mai provato a spiegare a Bruxelles il sistema italiano. "La procedura è già aperta da tempo", ha ricordato il segretario generale di Confrtrasporto, Pasquale Russo, aggiungendo "non ci risulta che ci sia stata ancora una presa di posizione formale da parte dell' Italia". "Bruxelles vorrebbe che le Autorità del sistema portuale pagassero le tasse sui canoni demaniali, la questione in essere di per sé è singolare perché un Autorità che è un ente pubblico che gestisce un bene per conto dello Stato deve pagare allo Stato le tasse sul suo bene", ha spiegato il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, aggiungendo "forse il nostro sistema a Bruxelles non e' stato spiegato bene". "Noi riteniamo - ha affermato - che si debba difendere la posizione di soggetti pubblici non economici, è una peculiarità dei porti italiani, bisogna rafforzarla dando maggiore autonomia e semplificazione, mettendo le autorità del Sistema Portuale di lavorare con gli stessi tempi e le stesse modalità con cui lavorano i loro concorrenti europei". (Teleborsa) 22-10-2019 05:29.

**Borsa Italiana** Borsa Virtuale · Registriati · Accesso

Cerca Borsa, ISIN, azioni...

Sei in: Home page > Notizie > economia

**PORTI, CONTENZIOSO ITALIA-UE PER TASSAZIONE AUTORITÀ SISTEMA ANCORA APERTO** teleborsa

**L'editorial - E' ancora aperto il contenzioso fra Italia ed UE sulla questione della tassazione delle Autorità di Sistema Portuale, un soggetto pubblico che gestisce un bene per conto dello Stato deve pagare allo Stato le tasse sul suo bene", ha spiegato il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, aggiungendo "forse il nostro sistema a Bruxelles non e' stato spiegato bene".**

**"La procedura è già aperta da tempo", ha ricordato il segretario generale di Confrtrasporto, Pasquale Russo, aggiungendo "non ci risulta che ci sia stata ancora una presa di posizione formale da parte dell' Italia".**

**"Bruxelles vorrebbe che le Autorità del sistema portuale pagassero le tasse sui canoni demaniali, la questione in essere di per sé è singolare perché un Autorità che è un ente pubblico che gestisce un bene per conto dello Stato deve pagare allo Stato le tasse sul suo bene", ha spiegato il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, aggiungendo "forse il nostro sistema a Bruxelles non e' stato spiegato bene".**

**"Noi riteniamo - ha affermato - che si debba difendere la posizione di soggetti pubblici non economici, è una peculiarità dei porti italiani, bisogna rafforzarla dando maggiore autonomia e semplificazione, mettendo le autorità del Sistema Portuale di lavorare con gli stessi tempi e le stesse modalità con cui lavorano i loro concorrenti europei".**

(TELEBORSA) 22-10-2019 05:29

Condividi con: [in](#) [f](#) [t](#) [e](#) [i](#)

1.000 - 1.000

Offre Borsa · Borsa online · Correnti e Conto di Credito · Pubblicità · Borsa di Borsa · Conto ufficio · Servizi

## Compagnie portuali: "Il Mit vigili sui porti" - De Micheli, su Concessioni e Infrazione europea

22 Oct, 2019 ROMA - Ad inizio settimana il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha convocato la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, cardine centrale per affrontare le questioni più importanti del sistema portuale italiano. Il ministro ha infatti espresso la volontà di avviare un percorso di confronto, di analisi e di risoluzione dei problemi attraverso la convocazione periodica della conferenza. Due le priorità affrontate dal ministro: il regolamento di gestione delle concessioni da modificare sulla base delle indicazioni contenute in una delibera dell' Autorità nazionale dei Trasporti, e il tema del rischio di infrazione europea dopo la comunicazione arrivata da Bruxelles sulla tassazione delle attività portuali italiane. Su questo ultimo argomento è stata espressa la volontà di avviare un negoziato con l' Unione Europea senza intraprendere alcun contenzioso di natura giurisdizionale con le istituzioni continentali. In merito alla convocazione della Conferenza dei presidenti, come primo atto, da parte del ministro ANCIP, Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, ha espresso parere favorevole, ritenendo tuttavia altrettanto importante la convocazione dell' Organismo Nazionale di Partenariato. «La convocazione dell' Organismo Nazionale di Partenariato» - fa sapere ANCIP in una nota - «può essere l' occasione giusta per illustrare al ministro e alla struttura del MIT le problematiche e le criticità che il cluster marittimo portuale incontra nelle attività portuali» - «Da tale organismo può e deve venire il sostegno alla iniziativa del MIT in sede europea per dialogare con maggiore forza con la Commissione europea sulla questione della tassazione dei canoni. Ancip condivide le preoccupazioni già espresse in materia da altre associazioni datoriali e dai sindacati nonché da massimi esperti del settore. Le conseguenze di un cedimento alle richieste della Commissione europea sarebbero disastrose per la portualità italiana, per le imprese e per i lavoratori. È necessaria una iniziativa da parte del Governo che colmi i ritardi e le sottovalutazioni che in questi anni, colpevolmente, si sono registrate. Riprendere il dialogo con la Commissione difendendo il carattere pubblico e di regolazione affidato alle AdSP. Proprio il tema della regolazione, della disciplina, delle funzioni autoritative affidate alle AdSP dalla legge deve essere affrontato in sede di Organismo di Partenariato in un confronto con il MIT nella sua funzione di Ministero vigilante. Ancip a questo proposito ritiene che il MIT debba vigilare e chiedere comportamenti univoci da parte dei Presidenti delle AdSP in materia di rilascio delle autorizzazioni in materia di autoproduzione delle operazioni portuali da parte delle Compagnie armatoriali e relativo rispetto delle norme di legge italiane e comunitarie. Su questo tema si riscontra anche una scarsa attenzione e vigilanza da parte della Capitaneria di Porto in materia di rizzaggio / derizzaggio. Inoltre non tutte le AdSP hanno definito, ai sensi di legge, seri Piani degli organici». « Anche in materia di sicurezza delle operazioni portuali vi sono comportamenti diffusi e in alcuni casi di negligenza nel definire piani e misure tese a ridurre il rischio di incidenti sul lavoro. Esiste anche una diffusa interpretazione e applicazione dell' art. 15 bis. In diversi porti gli orientamenti e le mancate decisioni in materia da parte di alcuni Presidenti di AdSP stanno generando il rischio di una crisi irreversibile delle imprese art.17. In materia di concessioni portuali si rende sempre più urgente l' adozione del Regolamento e vigilando sul rischio di determinarsi posizioni dominanti. Questi sono alcuni dei temi su cui ANCIP è disponibile al confronto con il Ministro e il suo Gabinetto con la convinzione che si possa aprire una fase di dialogo costruttivo». che si possa aprire una fase di dialogo costruttivo ».

Compagnie portuali: «Il Mit vigili sui porti» - De Micheli, su Concessioni e Infrazione europea  
22/10/2019

ROMA - Ad inizio settimana il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha convocato la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, cardine centrale per affrontare le questioni più importanti del sistema portuale italiano. Il ministro ha infatti espresso la volontà di avviare un percorso di confronto, di analisi e di risoluzione dei problemi attraverso la convocazione periodica della conferenza. Due le priorità affrontate dal ministro: il regolamento di gestione delle concessioni da modificare sulla base delle indicazioni contenute in una delibera dell' Autorità nazionale dei Trasporti, e il tema del rischio di infrazione europea dopo la comunicazione arrivata da Bruxelles sulla tassazione delle attività portuali italiane. Su questo ultimo argomento è stata espressa la volontà di avviare un negoziato con l' Unione Europea senza intraprendere alcun contenzioso di natura giurisdizionale con le istituzioni continentali.

In merito alla convocazione della Conferenza dei presidenti, come primo atto, da parte del ministro ANCIP, Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, ha espresso parere favorevole, ritenendo tuttavia altrettanto importante la convocazione dell' Organismo Nazionale di Partenariato.

«La convocazione dell' Organismo Nazionale di Partenariato» - fa sapere ANCIP in una nota - «può essere l' occasione giusta per illustrare al ministro e alla struttura del MIT le problematiche e le criticità che il cluster marittimo portuale incontra nelle attività portuali» - «Da tale organismo può e deve venire il sostegno alla iniziativa del MIT in sede europea per dialogare con maggiore forza con la Commissione europea sulla questione della tassazione dei canoni. Ancip condivide le preoccupazioni già espresse in materia da altre associazioni datoriali e dai sindacati nonché da massimi esperti del settore. Le conseguenze di un cedimento alle richieste della Commissione europea sarebbero disastrose per la portualità italiana, per le imprese e per i lavoratori. È necessaria una iniziativa da parte del Governo che colmi i ritardi e le sottovalutazioni che in questi anni, colpevolmente, si sono registrate. Riprendere il dialogo con la Commissione difendendo il carattere pubblico e di regolazione affidato alle AdSP. Proprio il tema della regolazione, della disciplina, delle funzioni autoritative affidate alle AdSP dalla legge deve essere affrontato in sede di Organismo di Partenariato in un confronto con il MIT nella sua funzione di Ministero vigilante. Ancip a questo proposito ritiene che il MIT debba vigilare e chiedere comportamenti univoci da parte dei Presidenti delle AdSP in materia di rilascio delle autorizzazioni in materia di autoproduzione delle operazioni portuali da parte delle Compagnie armatoriali e relativo rispetto delle norme di legge italiane e comunitarie. Su questo tema si riscontra anche una scarsa attenzione e vigilanza da parte della Capitaneria di Porto in materia di rizzaggio / derizzaggio. Inoltre non tutte le AdSP hanno definito, ai sensi di legge, seri Piani degli organici». « Anche in materia di sicurezza delle operazioni portuali vi sono comportamenti diffusi e in alcuni casi di negligenza nel definire piani e misure tese a ridurre il rischio di incidenti sul lavoro. Esiste anche una diffusa interpretazione e applicazione dell' art. 15 bis. In diversi porti gli orientamenti e le mancate decisioni in materia da parte di alcuni Presidenti di AdSP stanno generando il rischio di una crisi irreversibile delle imprese art.17. In materia di concessioni portuali si rende sempre più urgente l' adozione del Regolamento e vigilando sul rischio di determinarsi posizioni dominanti. Questi sono alcuni dei temi su cui ANCIP è disponibile al confronto con il Ministro e il suo Gabinetto con la convinzione che si possa aprire una fase di dialogo costruttivo». che si possa aprire una fase di dialogo costruttivo ».

## Conftrasporto: Mediterraneo proibito per porti italiani. -2% contro +7%, persi 7.600 posti lavoro e 2 mld euro

(FERPRESS) - Cernobbio, 22 OTT - "Cantieri e riforme: la zavorra delle incompiute frena la crescita porti italiani". Conftrasporto denuncia a Cernobbio che i porti italiani hanno perso un' altra sfida nel "Mare nostrum", il Mediterraneo. Il raddoppio del Canale di Suez ha fatto crescere - tra il 2011 e il 2018 - del + 42% le tonnellate di merci in transito con il traffico navale, ma in tutto questo periodo i porti del nostro Paese - invece - hanno fatto registrare una crescita solo del + 2%. Anche sul fronte dei container, l' Italia e' riuscita crescere solo della meta' (+ 23%) rispetto alla media di tutti i porti del Mediterraneo, cresciuti - tra il 2005 e il 2017 - del + 46%, cioè il doppio. Il dato piu' grave (ricavato da uno studio commissionato da Confcommercio e Conftrasporto ad ISFORT e presentato al Forum internazionale di Cernobbio) riguarda la perdita di competitività dei nostri porti rispetto ai concorrenti delle altre sponde del Mediterraneo: negli ultimi 10 anni, mentre i porti nordafricani e spagnoli roschiavano ai porti del Nord Europa circa il 7% delle quote di mercato continentale, i nostri porti hanno fatto registrare solo il 2% in piu'. La denuncia della incapacità dei nostri porti di intercettare i fenomeni di crescita del commercio mondiale, perdendo così l' opportunità di creare 7.600 posti di lavoro in piu' e perdendo la possibilità di incassare circa 2 miliardi di euro tra IVA e accise, e' stata effettuata da Pasquale Russo, segretario generale di Conftrasporto, e da Luigi Merlo, presidente di Federlogistica. Nel mirino, i problemi in parte annosi che determinano la mancata competitività dei porti italiani: le mancate riforme di semplificazione burocratica e amministrativa, la difficoltà di realizzare gli investimenti infrastrutturali nonostante che gran parte dei fondi risulti già stanziati, i problemi di trasformazione del mondo del lavoro, e una serie di problemi contingenti come il contenzioso aperto con Bruxelles riguardo la natura giuridica delle Autorità di sistema portuale.



## Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSp

*Due priorità: regolamento su concessioni e rischio di infrazione europea*

Redazione

ROMA La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha presieduto la Conferenza nazionale di coordinamento delle **AdSp** (Autorità di Sistema portuale) che si è tenuta ieri a Roma. Compito dell'organo istituzionale, coordinare i grandi investimenti infrastrutturali, pianificare l'urbanistica portuale, le strategie di concessione demaniale, di marketing e la promozione internazionale dei sistemi portuali. Presieduta dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e composta dai presidenti delle **AdSp** oltre a 5 rappresentanti della Conferenza unificata (3 delle Regioni, 1 delle Città Metropolitane e 1 dei Comuni), ha natura consultiva, di indirizzo e propositiva. Nel corso dell'incontro la De Micheli ha manifestato l'intenzione di avviare un percorso di confronto, di analisi e di risoluzione dei problemi attraverso la convocazione periodica della conferenza. Due le priorità che sono state portate dalla ministra De Micheli all'attenzione dei presidenti: il regolamento di gestione delle concessioni da modificare sulla base delle indicazioni contenute in una delibera dell'Autorità nazionale dei trasporti, e il tema del rischio di infrazione europea dopo la comunicazione arrivata da Bruxelles sulla tassazione delle attività portuali italiane. Sulla seconda questione la ministra ha espresso la volontà di avviare un negoziato con l'Unione europea senza intraprendere alcun contenzioso di natura giurisdizionale con le istituzioni continentali. Unanime la condivisione da parte dei presidenti che sono intervenuti rispetto al metodo annunciato dalla ministra fondato sulla centralità della Conferenza nazionale di coordinamento delle **AdSp** per affrontare tutte le questioni più importanti del sistema portuale italiano.



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL  
Piazza del Legname, 21 - 00187 - Roma (RM)  
www.adsp.it

Messaggero Marittimo.it Login

SHIPPER LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

**PORTI**

### Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSp

Due priorità: regolamento su concessioni e rischio di infrazione europea

22 ottobre 2019  
di Redazione

ROMA - La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha presieduto la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSp (Autorità di Sistema portuale) che si è tenuta ieri a Roma. Compito dell'organo istituzionale, coordinare i "grandi investimenti infrastrutturali", pianificare l'urbanistica portuale, le strategie di concessione demaniale, di marketing e la promozione internazionale dei sistemi portuali. Presieduta dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e composta dai presidenti delle AdSp oltre a 5 rappresentanti della Conferenza unificata (3 delle Regioni, 1 delle Città Metropolitane e 1 dei Comuni), ha natura consultiva, di indirizzo e propositiva...

**ARGOMENTI CORRELATI** **RECENSIONI**  
CONFERENZA NAZIONALE DI COORDINAMENTO DELLE ADSP  
INNOVAZIONE NORMATIVA - ANALISI DEI RISCHI

DA NON PERDERE **FABBRICAZIONE**  
L'impegno delle **Offerte sulla portualità**

## Cernobbio: porti italiani in controtendenza

Massimo Belli

CERNOBBIO Porti italiani in netta controtendenza rispetto al complesso della portualità mediterranea. È quanto emerge dal Rapporto Isfort presentato nella seconda giornata del quinto Forum Internazionale dei Trasporti di Confrtrasporto-Conffcommercio di Cernobbio. Negli ultimi dieci anni, infatti, mentre gli altri porti del Mar Mediterraneo rosicchiavano a quelli del Nord Europa circa il 7% delle quote di mercato continentale, il sistema italiano ne perdeva il 2%. Non solo: guardando al canale di Suez, tra il 2011 e il 2018 le tonnellate di merce in transito sono aumentate del 42%, ma i porti italiani hanno fatto registrare solo un 2% in più. Anche sul fronte dei container, tra il 2005 e il 2017 la crescita del traffico degli scali di tutto il Mediterraneo è stata del 46%, mentre quella del sistema portuale italiano solo della metà (23%). L'Italia non coglie la crescita in atto nei mari perché è disconnessa al suo interno e verso il resto del mondo. La scarsa accessibilità impedisce alle merci di raggiungere rapidamente i luoghi di destinazione e frena quel processo di intermodalità che consentirebbe, con quella dei trasporti, la ripresa economica. A questo si aggiunge una lentezza ormai cronica nella realizzazione di alcune riforme. È il caso delle Zone Economiche Speciali (Zes): mancano ancora gli strumenti di semplificazione per attuarle, le risorse stanziare sono insufficienti, e il paradosso è che dai benefici previsti sono escluse le imprese di trasporto (che sono un elemento costituente delle Zes). E poi c'è la questione del dragaggio dei fondali, indispensabile per consentire il passaggio di navi sempre più grandi, così come avviene nei principali porti europei. Intanto all'orizzonte c'è un'emergenza climatica che da qui ai prossimi decenni coinvolgerà drammaticamente gli scali italiani: l'innalzamento dei mari. Per combattere questa situazione serve un piano di resilienza Porti e Coste', che non è stato nemmeno abbozzato. L'Olanda, per contro, ha emesso un green bond da 6 miliardi di euro per investire sulle soluzioni a questo problema attivando anche un piano di sicurezza. Eppure i dati parlano chiaro: entro la fine del secolo l'innalzamento del mare in Italia sarà superiore al metro e mezzo. Tra i più colpiti, i porti di Napoli (+1,040 metri) e Venezia (1,064 metri), come rivelano i dati che Enea ha presentato quest'anno al convegno di Conffcommercio-Confrtrasporto 2019 sul clima. Così, tra lentezze, cantieri bloccati e progetti nel limbo siamo il Paese delle incompiute, con questioni in sospeso anche all'interno degli stessi porti. Non è ancora stato varato lo sportello unico doganale, atteso da 16 anni per superare l'incubo della burocrazia: ci vogliono 68 istanze da trasmettere a 18 amministrazioni diverse per svincolare le merci in import/export, un ritardo digitale che rallenta tutto il sistema. Andrebbe promossa l'integrazione tra le operazioni doganali e le innovazioni sviluppate a supporto dell'efficienza della logistica. Proprio il digitale, dai software per ottimizzare i processi ai sistemi di automazione per gestire l'enorme quantità di dati che le merci in movimento sono in grado di trasmettere, sta trasformando il lavoro nella logistica e nei trasporti da fisico a intellettuale. In barba ai luoghi comuni, grazie anche all'aumento dei traffici, l'avvento delle nuove tecnologie non ha tagliato posti di lavoro: nel 1997 gli addetti diretti dei servizi portuali erano circa 5mila, oggi sono poco meno di 19mila. Sbloccando i cantieri e accelerando sul digitale potremmo sciogliere gli ormeggi puntando dritti alla crescita. Basterebbe poco per migliorare i porti italiani: se il traffico portuale crescesse anche solo del 5%, come ha già fatto quello spagnolo, genererebbe 775 milioni di valore aggiunto e circa 7600 posti di lavoro, con un incremento del fatturato del complesso delle attività economiche che gravano attorno al porto (logistica portuale, logistica terrestre e cluster marittimo) di oltre 2 miliardi. Queste le priorità. Chiudere il contenzioso con l'Europa sulla tassazione delle Autorità di Sistema portuale e chiarire conseguentemente il destino del nostro modello di governance.

The screenshot shows the top part of a news article on the Messaggero Marittimo website. The header includes the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. The article title is 'Cernobbio: porti italiani in controtendenza' with a sub-headline 'Burocrazia e ritardo digitale inceppano il sistema'. The author is 'di Massimo Belli'. There is a photo of a conference and a newsletter sign-up form. The article text is partially visible, matching the main text on the page.

# Messaggero Marittimo

## Focus

---

dei porti, salvaguardando la natura pubblica della gestione portuale. Sostenere la capacità dei porti nazionali di integrarsi con più efficacia nei traffici internazionali attraverso: il rafforzamento del coordinamento nazionale, una nuova fase di maggiore trasparenza e omogeneità nelle concessioni portuali, l'immediato varo dello sportello unico doganale e dei controlli, l'avvio di una strategia organica per la velocizzazione dei dragaggi che preveda l'istituzione di un ufficio dragaggi presso il Ministero a supporto delle **AdSP**, l'elaborazione di un testo unico della normativa con criteri di armonizzazione e semplificazione, la costituzione di una task force Ministeri Trasporti, Ambiente, Ispra, Arpa e Istituto Superiore di Sanità per semplificare procedure e fornire uniformi chiarimenti interpretativi, elaborazione di piani nazionali di siti immersione e riutilizzo dei sedimenti; Rilanciare le zone economiche speciali (Zes) attraverso la reale attivazione di significative semplificazioni amministrative, il rafforzamento dei vantaggi economici per le imprese e l'inclusione tra i beneficiari di quest'ultimi degli operatori dei trasporti, della distribuzione energetica e delle relative infrastrutture. Avviare una nuova politica del lavoro portuale che, in linea coi principi che hanno ispirato i Piani Organico Porto, i quali andrebbero a loro volta redatti con criteri uniformi e certificati, accompagni gli scali attraverso le nuove sfide della portualità tra cui, in particolare, quelle dell'automazione, del riconoscimento del lavoro portuale come lavoro usurante e dell'individuazione di politiche di risoluzione del problema degli inidonei; Promuovere un piano sull'impatto dell'innalzamento dei mari nei porti dando vita, nell'ambito del Green New Deal, a un programma di interventi per la salvaguardia della resilienza delle infrastrutture di trasporto; Dare piena e uniforme applicazione all'esenzione dalla tassazione IMU di aree e immobili dati in concessione, funzionali alle operazioni portuali; Varare un Piano di incremento della informatizzazione dei porti (accessi a varchi con scanner per rilevazione targhe veicoli) e omogenizzare le procedure per la sicurezza portuale affrontando, anche, il tema della cyber security; Promuovere l'elettificazione delle banchine, supportandole, dal punto di vista della domanda, con interventi sul regime delle accise sull'energia elettrica, per rendere conveniente la scelta plug in. Estendere la durata massima consentita per le attività di carico, scarico, trasbordo e sosta tecnica dei rifiuti all'interno dei porti italiani, interporti, scali ferroviari e terminal merci.

### Porti, il Ministro sale in plancia

Si è conclusa ieri la riunione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. Nel corso dell'incontro il Ministro ha manifestato l'intenzione di avviare un percorso di confronto, di analisi e di risoluzione dei problemi attraverso la convocazione periodica della conferenza. Due le priorità che sono state portate dalla Ministra De Micheli all'attenzione dei presidenti: il regolamento di gestione delle concessioni da modificare sulla base delle indicazioni contenute in una delibera dell'Autorità nazionale dei Trasporti, e il tema del rischio di infrazione europea dopo la comunicazione arrivata da Bruxelles sulla tassazione delle attività portuali italiane. Sulla seconda questione la Ministra ha espresso la volontà di avviare un negoziato con l'Unione Europea senza intraprendere alcun contenzioso di natura giurisdizionale con le istituzioni continentali. Unanime la condivisione da parte dei presidenti che sono intervenuti rispetto al metodo annunciato dalla Ministra fondato sulla centralità della conferenza per affrontare tutte le questioni più importanti del sistema portuale italiano.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo [M](#) [F](#) [I](#) [I](#) [Q](#)



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE



22 Ottobre 2019 — 10:00  
**La Conferenza Nazionale dei Presidenti Porti, il Ministro sale in plancia**  
 di Redazione Port News

Si è conclusa ieri la riunione della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. Nel corso dell'incontro il Ministro ha manifestato l'intenzione di avviare un percorso di confronto, di analisi e di risoluzione dei problemi attraverso la convocazione periodica della conferenza. Due le priorità che sono state portate dalla Ministra De Micheli all'attenzione dei presidenti: il regolamento di gestione delle concessioni da modificare sulla base delle indicazioni contenute in una delibera dell'Autorità nazionale dei Trasporti, e il tema del rischio di infrazione europea dopo la comunicazione arrivata da Bruxelles sulla tassazione delle attività portuali italiane. Sulla seconda questione la Ministra ha espresso la volontà di avviare un negoziato con l'Unione Europea senza intraprendere alcun contenzioso di natura giurisdizionale con le istituzioni continentali. Unanime la condivisione da parte dei presidenti che sono intervenuti rispetto al metodo annunciato dalla Ministra fondato sulla centralità della conferenza per affrontare tutte le questioni più importanti del sistema portuale italiano.

Articolo da Bruxelles, sulla tassazione delle attività portuali italiane.

Sulla seconda questione la Ministra ha espresso la volontà di avviare un negoziato con l'Unione Europea senza intraprendere alcun contenzioso di natura giurisdizionale con le istituzioni continentali.

Unanime la condivisione da parte dei presidenti che sono intervenuti rispetto al metodo annunciato dalla Ministra fondato sulla centralità della conferenza per affrontare tutte le questioni più importanti del sistema portuale italiano.

**Ambiente** [Adaptius](#)  
**Autorità**  
**Portuali** [Attualità del Mare](#)  
[Mediterranean Blue Economy Award](#)  
[Certificazione navale Casareo](#)  
[Certificazioni Concessioni](#)  
[denariati Containership](#)  
[Crociere Cura del fero](#)  
[Dorsale Europa D&I](#)  
[Commerci ESPO Europa](#)  
[Formazione](#) [Gigantismo](#)  
[navale GNL](#) [Scandalo Commercial](#)  
[Industria e Infrastrutture](#)  
**Innovazione**  
[tecnologica](#) [Internet of](#)  
[Things](#) [Integrità degli asset](#) [SME/PMI](#)  
**Lavoro portuale**  
**Logistica Portuale**  
[Porto di Livorno](#) [Porto di](#)  
[Piemonte](#) [Protezione del Mare](#)  
**Riforma portuale**  
[Delrio](#) [Servizi \(excess market\)](#)  
[Shipping](#) [Sicurezza](#) [Sviluppo](#)  
[Storia di Livorno](#) [Terminali](#)  
**Traffici**  
**marittimi** [Traghetti](#) [Via](#)  
[della Seta](#)

## Allarme Confcommercio: «I porti italiani crescono meno di tutti»

Cernobbio - I porti italiani rimangono il fanalino di coda del Mediterraneo: mentre gli altri guadagnano il 7% in termini di quote di mercato, i porti italiani perdono infatti invece il 2%. È quanto emerge dal Rapporto Isfort presentato al 5° Forum Internazionale dei Trasporti di Confraporto-Confcommercio, che descrive un' Italia in netta controtendenza rispetto al complesso della portualità mediterranea. Secondo il rapporto, con il livello di crescita dei porti spagnoli (+5%), in quelli italiani si genererebbero circa 7.600 posti di lavoro e un incremento del fatturato di oltre 2 miliardi di euro. Invece le mancate riforme bloccano la competitività. Dal 2011 al 2018 i volumi di merce nel Canale di Suez sono aumentati del 42%, ma il sistema portuale italiano ha fatto registrare solo il 2% in più. Anche sul fronte dei container, tra il 2005 e il 2017 la crescita del traffico degli scali di tutto il Mediterraneo è stata del 46%, mentre quella del sistema portuale italiano solo della metà (23%). Burocrazia e ritardo digitale, recita il documento, inceppano il sistema: ci vogliono 68 istanze da trasmettere a 18 amministrazioni diverse per svincolare le merci in import/export. «L' Italia non coglie la crescita in atto nei mari - si legge nel rapporto - perchè è disconnessa al suo interno e verso il resto del mondo. La scarsa accessibilità impedisce alle merci di raggiungere rapidamente i luoghi di destinazione e frena quel processo di intermodalità che consentirebbe, con quella dei trasporti, la ripresa economica». Al problema della «disconnessione», si aggiunge una «lentezza ormai cronica nella realizzazione di alcune riforme». È il caso - si legge nel rapporto - delle Zone Economiche Speciali (Zes): mancano ancora gli strumenti di semplificazione per attuarle, le risorse stanziare sono insufficienti, e il paradosso è che dai benefici previsti sono escluse le imprese di trasporto (che sono un elemento costituente delle Zes). E poi c' è la questione del dragaggio dei fondali, indispensabile per consentire il passaggio di navi sempre più grandi, così come avviene nei principali porti europei. All' orizzonte intanto si profila un' emergenza climatica che da qui ai prossimi decenni coinvolgerà drammaticamente gli scali italiani: l' innalzamento dei mari, contro il quale serve un piano di resilienza "Porti e Coste", che non è stato nemmeno abbozzato. L' Olanda, per contro, ha emesso un green bond da 6 miliardi di euro per investire sulle soluzioni a questo problema attivando anche un piano di sicurezza. «Così, tra lentezze, cantieri bloccati e progetti nel limbo - lamenta il rapporto - siamo il Paese delle incompiute, con questioni in sospeso anche all' interno degli stessi porti. Non è ancora stato varato lo sportello unico doganale, atteso da 16 anni per superare l' incubo della burocrazia ». Fra le priorità individuate da Confcommercio per superare l' impasse attuale vi è quella di chiudere il contenzioso con l' Europa sulla tassazione delle Autorità di Sistema Portuale e chiarire conseguentemente il destino del nostro modello di governance dei porti, salvaguardando la natura pubblica della gestione portuale. Inoltre va sostenuta la capacità dei porti nazionali di integrarsi con più efficacia nei traffici internazionali e vanno rilanciate le zone economiche speciali attraverso la reale attivazione di significative semplificazioni amministrative, il rafforzamento dei vantaggi economici per le imprese e l' inclusione tra i beneficiari di quest' ultimi degli operatori dei trasporti, della distribuzione energetica e delle relative infrastrutture.



### Porti italiani, persi 2 miliardi di fatturato e 7.600 posti lavoro

CERNOBBIO - I porti italiani sono il fanalino di coda del Mediterraneo, con un calo del 2% della quota di mercato, ferma a 10 milioni di Teu, l'unità di misura del container, pari a 40 metri cubi circa, mentre negli altri Paesi che si affacciano su Mare Nostrum i porti hanno guadagnato il 7%. E' quanto è emerso al 5/o Forum di Confraspporto (Confcommercio), durante il quale è stato presentato il Rapporto Isfort. Se negli ultimi anni l'Italia fosse cresciuta come la Spagna (+5%), secondo la Confederazione dei trasportatori aderenti alla Confcommercio, si sarebbero generati "circa 7.600 posti di lavoro", con un incremento del fatturato di "oltre 2 miliardi di euro" e "775 milioni di valore aggiunto". A causa delle "disconnessioni tra infrastrutture" e delle "riforme incompiute", secondo Confraspporto, "dal 2011 al 2018 i volumi di merce nel Canale di Suez sono aumentati del 42%, ma il sistema portuale italiano è cresciuto solo del 2%". Sul fronte dei container, tra il 2005 e il 2017, la crescita del traffico degli scali di tutto il Mediterraneo è stata del 46%, mentre quella del sistema portuale italiano "solo della metà (23%)". Secondo Confraspporto "l'Italia non coglie la crescita in atto nei mari, perché è disconnessa al suo interno e verso il resto del mondo". In particolare "la scarsa accessibilità impedisce alle merci di raggiungere rapidamente i luoghi di destinazione e frena quel processo di intermodalità che consentirebbe, con quella dei trasporti, la ripresa economica". A questo si aggiunge una "lentezza ormai cronica nella realizzazione di alcune riforme". Tra le criticità indicate da Confraspporto, il mancato decollo delle Zes, le Zone Economiche Speciali. "Mancano ancora gli strumenti di semplificazione per attuarle - è stato detto - e le risorse stanziare sono insufficienti".

