

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 21 gennaio 2020**



Prime Pagine

21/01/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 21/01/2020	8
21/01/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 21/01/2020	9
21/01/2020	Il Foglio Prima pagina del 21/01/2020	10
21/01/2020	Il Giornale Prima pagina del 21/01/2020	11
21/01/2020	Il Giorno Prima pagina del 21/01/2020	12
21/01/2020	Il Manifesto Prima pagina del 21/01/2020	13
21/01/2020	Il Mattino Prima pagina del 21/01/2020	14
21/01/2020	Il Messaggero Prima pagina del 21/01/2020	15
21/01/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 21/01/2020	16
21/01/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 21/01/2020	17
21/01/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 21/01/2020	18
21/01/2020	Il Tempo Prima pagina del 21/01/2020	19
21/01/2020	Italia Oggi Prima pagina del 21/01/2020	20
21/01/2020	La Nazione Prima pagina del 21/01/2020	21
21/01/2020	La Repubblica Prima pagina del 21/01/2020	22
21/01/2020	La Stampa Prima pagina del 21/01/2020	23
21/01/2020	MF Prima pagina del 21/01/2020	24

Primo Piano

20/01/2020	ladiscussione.com/ Assoporti: tutelare coste e scali, ridurre la burocrazia	25
21/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 1 Investimenti trappola Zes: 32 diversi visti	26
21/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 4 Speciali, ma non semplici: le Zes e le 32 autorizzazioni	27

ORONZO MARTUCCI

Trieste

21/01/2020	Il Piccolo Pagina 21		29
<hr/>			
Garanzia Fincantieri inserita nel patto sindacati-Ferriera			

Venezia

21/01/2020	Corriere del Veneto Pagina 9	<i>Francesco Bottazzo</i>	31
<hr/>			
Fusina, Musolino tira dritto Brugnaro e Zaia contro il Porto			
21/01/2020	Il Gazzettino Pagina 29		32
<hr/>			
Nove milioni per salvare il terminal traghetti a Fusina e 200 lavoratori			
21/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 27		33
<hr/>			
Il Porto salva la società che gestisce il terminal traghetti di Fusina			
21/01/2020	Il Gazzettino Pagina 28	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	34
<hr/>			
Mose, balletto sui costi Il prefetto: «Ora i fatti»			
21/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19		36
<hr/>			
Chi paga i costi del Mose Il giallo delle competenze			
21/01/2020	Il Gazzettino Pagina 29	<i>GIUSEPPE BABBO</i>	37
<hr/>			
Cavallino, il sindaco al premier Conte: «Niente crociere nel nostro Comune»			
21/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		38
<hr/>			
Bricole spezzate e spuntoni di pali in laguna la navigazione è a rischio			
20/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	39
<hr/>			
Venice-Ro Port MOS: approvato riequilibrio piano economico			
20/01/2020	Sea Reporter		40
<hr/>			
Venezia: approvato il riequilibrio del piano economico finanziario Venice-Ro Port MOS			
20/01/2020	shippingitaly.it		41
<hr/>			
La port authority di Venezia soccorre finanziariamente il terminal ro-ro di Fusina			

Savona, Vado

20/01/2020	Savona News		42
<hr/>			
Filobus da Albisola a Vado/Quiliano, tempo fino a giugno per il comune di Savona per presentare il progetto			

Genova, Voltri

20/01/2020	Informazioni Marittime	<i>PAOLO BOSSO</i>	43
<hr/>			
Spegnere i motori in città, la sfida del cold ironing			
20/01/2020	shippingitaly.it		45
<hr/>			
Genova maglia nera fra i big del Mediterraneo con un +0,4% di Teu nel 2019			

La Spezia

21/01/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7		46
<hr/>			
Porti, Spezia batte Genova sul treno un container ogni tre			
21/01/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 16		48
<hr/>			
In banchina torna la pace fra Contship e Comune: un tavolo per i lavori			

21/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34	49
	Contship: «Faremo gli ampliamenti» Presto pronto il cronoprogramma	
21/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34	51
	Gli impegni ci sono Nessuno sconto sul loro rispetto	
20/01/2020	Ansa	52
	Porti: tavolo strategico per interventi Contship Spezia	
20/01/2020	BizJournal Liguria	53
	La Spezia: nasce tavolo di coordinamento tra enti locali e Contship su investimenti strategici	
20/01/2020	Citta della Spezia	54
	Investimenti Lsct, nasce un tavolo: presto il cronoprogramma	
21/01/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 16	55
	Turbogas, Toti alza le mani: «Tutto già deciso»	
21/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34	56
	Elettrificazione delle banchine legata alla centrale	
20/01/2020	Ansa	57
	Porti: Toti, Spezia pilota per elettrificazione banchine	
21/01/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 16	58
	Una mini Pontremolese per aiutare il porto	
21/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35	59
	Spunta l' idea di una mini-Pontremolese	
20/01/2020	Citta della Spezia	60
	Pontremolese, un tavolo con Emilia e Toscana e un primo lotto di lavori	
20/01/2020	Il Nautilus	62
	Porto della Spezia, presidente Toti: un tavolo con Emilia e Toscana per Mini Pontremolese	
20/01/2020	Citta della Spezia	64
	"Anche La Spezia al forum internazionale dell'economia Ambrosetti"	
20/01/2020	PrimoCanale.it	66
	La Spezia, i residenti del Canaletto e la difficile convivenza col porto: "Rumori giorno e notte"	

Ravenna

21/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 36	67
	Ancarani: «Pronti per la regione Romagna E il porto di Ravenna va valorizzato»	
21/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 37	68
	Si parte dai fondali, la sabbia alle Bassette	
21/01/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 12	69
	MAXI -IMBARCO ALLA SAPIR	
21/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41	70
	Al terminal Sapir una complessa e importante operazione di imbarco di impiantistica offshore	
20/01/2020	RavennaNotizie.it	71
	Terminal Sapir Ravenna, importante operazione di imbarco d' impiantistica offshore	
21/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 42	72
	Aspettando di poter passeggiare attorno al Candiano	
21/01/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 5	73
	La ministra De Micheli ad Ap 9,4 milioni per le strade provinciali <i>ANDREA TARRONI</i>	
20/01/2020	Ravenna Today	75
	Il Ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli al convegno sul porto	
20/01/2020	RavennaNotizie.it	76
	Paola De Micheli in visita al Porto di Ravenna. Vertice in AP sulle opere infrastrutturali funzionali all' Hub Portuale	
20/01/2020	Ravenna24Ore.it	78
	Al Porto di Ravenna importante operazione di imbarco impiantistica offshore	

Livorno

21/01/2020	Il Tirreno	Pagina 17	79
<hr/>			
21/01/2020	Il Tirreno	Pagina 17	80
<hr/>			
21/01/2020	Il Tirreno	Pagina 17	82
<hr/>			
21/01/2020	La Nazione	Pagina 24	84
<hr/>			
20/01/2020	Ansa		85
<hr/>			
20/01/2020	Corriere Marittimo		86
<hr/>			
20/01/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	88
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/01/2020	Corriere Adriatico	Pagina 2	89
<hr/>			
21/01/2020	Corriere Adriatico	Pagina 3	91
<hr/>			
21/01/2020	Corriere Adriatico	Pagina 3	92
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/01/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33	93
<hr/>			

Napoli

20/01/2020	Stylo 24		94
<hr/>			

Bari

20/01/2020	Messaggero Marittimo	Massimo Belli	95
<hr/>			

Brindisi

21/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 29	96
<hr/>			

21/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	97
	Bozzetti (M5S) sulla scomparsa del Cis: «Sì al tavolo istituzionale permanente»	
21/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	98
	Vasca idrica di Costa Morena col Decreto semplificazioni	
20/01/2020	Brindisi Report	100
	Istituita la Zes Adriatica: "Benefici fiscali e iter autorizzativi più semplici"	

Taranto

20/01/2020	Portnews	101
	Global Ports ha messo gli occhi su Taranto	

Olbia Golfo Aranci

21/01/2020	L'Unione Sarda Pagina 35	102
	Ricarica elettrica per le navi al porto	

Cagliari

21/01/2020	La Nuova Sardegna Pagina 13	<i>GAVINO MASIA</i> 103
	Traghetti "puliti" al molo: collegati alla rete elettrica	
20/01/2020	Ansa	104
	"Ricarica" elettrica navi in banchina per tagliare CO2	
20/01/2020	Ansa	105
	"Ricarica" elettrica navi per taglio CO2	
20/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i> 106
	Elettificazione delle banchine di Porto Torres	
20/01/2020	Sardinia Post	107
	Porto Torres, ricarica elettrica nel porto: un progetto d' avanguardia per le navi	
21/01/2020	La Nuova Sardegna Pagina 29	108
	Sversamento, concluse le bonifiche	

Messina, Milazzo, Tremestieri

21/01/2020	Gazzetta del Sud Pagina 1	109
	Un impianto eolico sotto le acque dello Stretto	
21/01/2020	Gazzetta del Sud Pagina 20	110
	Energia elettrica dalle correnti dello Stretto, un progetto innovativo	
21/01/2020	Gazzetta del Sud Pagina 20	111
	Sviluppo e rilancio del porto strumenti di riscatto della città	
21/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 25	112
	Piazzale Anas, Dieni (M5S): rientri nelle competenze dell' Authority	
21/01/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 17	113
	Dieni (M5S): «Il piazzale Anas vada all' Autorità dello Stretto»	
20/01/2020	Il Dispaccio	114
	Villa San Giovanni, Dieni (M5S): "Piazzale Anas rientri nell' Autorità portuale dello Stretto"	

Catania

20/01/2020	Ansa	115
	Porti: Errigo, subito pulizia e via rifiuti a Catania	

20/01/2020 **FerPress** 116
Ordinanza del commissario straordinario dell' Autorità di sistema portuale del
mare di Sicilia orientale per la rimozione dei rifiuti in porto

20/01/2020 **Siracusa Live** 117
Catania. Autorità portuale, ordinanza per rimuovere i rifiuti

Augusta

20/01/2020 **FerPress** 118
Porto Augusta: posati i primi massi per ripristino stato della diga foranea

Palermo, Termini Imerese

21/01/2020 **Giornale di Sicilia** Pagina 21 119
Licenziamento a Fincantieri I lavoratori si fermano

Focus

20/01/2020 **Portnews** *Thanos Pallis* 120
La governance dei porti crocieristici

20/01/2020 **Stylo 24** 122
Authority senza partita Iva, i sindacati: Ue innesca meccanismo deleterio

20/01/2020 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 123
Procedimento Ue su tasse rischia di compromettere sistema

20/01/2020 **Transportonline** 124
Procedimento UE sulla tassazione dei porti rischia di compromettere sistema
portuale nazionale

20/01/2020 **diarioelcanal.com** 125
Constitución del Propeller Club de Roma

21/01/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 5 *R.Bon.* 126
Blocco dei porti, azzardo di Haftar

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA®

L'incidente sull'Himalaya
Simone e Tamara, quei minuti vicini alla morte
di **Riccardo Bruno**
a pagina 23

Domani gratis
Ricette, storie e interviste
Torna il mensile Cook Fiori e spezie, l'Est in tavola
di **Isabella Fantigrassi**
a pagina 29

MOJITO GTX THE ORIGINAL

America e Cina
GUERRA FREDDA (ADAVOS)
di **Federico Fubini**

Ogni guerra fredda ha i suoi luoghi di contese, compromessi o semplicemente i suoi territori di frontiera, dove due superpotenze si spiano e si studiano con sospetto. La Guerra fredda tra Stati Uniti e Unione sovietica, quella vecchia, aveva Reykjavik e Helsinki per gli accordi o Checkpoint Charlie per guardarsi in cagnesco. La nuova guerra fredda strisciante fra americani e cinesi ha Davos. Questo villaggio svizzero sotto le nevi questa settimana sarà un po' il confine comune, quello dove ci si guarda in cagnesco da vicino e un po' capitale non allineata dove trovare un'intesa o almeno provarci. Specie nei campi dove la corsa a un riarmo di qualche tipo avviene realmente fra le superpotenze di oggi: nelle tecnologie e nel business.

Che questa sia la nuova vocazione del World Economic Forum, l'incontro invernale del leader degli affari e della politica, era chiaro già da quando nel 2017 venne qui Xi Jinping, il presidente a vita della Repubblica popolare, il Paese dove i segreti tecnologici altrui sono sempre violati o (legalmente) forzati e le imprese di Stato diventano armi geopolitiche, impartì una lezione al neo-eletto Donald Trump. Fu una lunga filippica sulle virtù dei mercati aperti e della globalizzazione, a cui la folla dei banchieri nel centro congressi sulla Montagna Incantata applaude a lungo: il capo del partito comunista più grande al mondo era diventato in un pomeriggio il loro avvocato.

continua a pagina 10



A Wuhan, in Cina, dove ci sono stati morti per il virus simile alla polmonite, i medici trasferiscono i pazienti all'ospedale Jin Yintan

CONTAGI IN ASIA CONTROLLI ANCHE A FUMICINO
Pechino: il virus può passare da uomo a uomo

Il coronavirus, che ha già colpito 1.700 pazienti, uccidendone tre, si trasmette da uomo a uomo. A dirlo gli esperti della National Health Commission di Pechino. L'origine del virus sarebbe stata individuata in un mercato del pesce a Wuhan, ma risulta contagiato anche chi non ha visitato la città. È simile alla Sars, che tra il 2002 e il 2003 fece 775 morti in Cina e a Hong Kong. L'Organizzazione mondiale della sanità ha convocato il comitato di emergenza. Controlli anche a Fiumicino.

alle pagine 12 e 13 **Ricci Sargentini**

L'INETTIVOLOGO
«Ma i rischi sono limitati»
di **Margherita De Bac** a pagina 13

Nave Gregoretti La maggioranza diserta la Giunta: propaganda. Di Maio attacca. Deciderà l'Aula
Salvini si manda a processo

L'autorizzazione con i voti della Lega. Il leader: «Pronto alla prigione»

L'ANALISI 1
Prese in giro bipartisan
di **Massimo Franco**

La sceneggiata che si è consumata ieri in Senato ha molti padri. E avranno tutti il compito non facile di spiegare una vicenda incomprensibile al più, e che ha visto un uso strumentale delle istituzioni. *continua a pagina 5*

GIANNELLI

SALVINI L'EROE
MIRATE AL PETTO

Caso Gregoretti, la Lega vota per l'autorizzazione a procedere per Matteo Salvini, come aveva chiesto l'ex ministro. E ha detto no alla proposta del presidente della Giunta per le Immunità parlamentari del Senato, Maurizio Gasparri, appoggiata da 4 di Forza Italia e Alberto Balboni di Fratelli d'Italia. La maggioranza, polemicamente, aveva disertato la Giunta. Se non ci sarà una proposta diversa da mettere al voto, il via libera ai magistrati sarà definitivo. Il leader leghista ha ribadito di essere pronto a farsi incarcerare. Il ministro degli Esteri Luigi Di Maio lo attacca: «È passato dal sovranismo al vittimismo». E sottolinea che la scelta di bloccare la nave fu una decisione di Salvini.

da pagina 2 a pagina 5

LA POLEMICA SUL RAPPER
Ora Sanremo è un caso politico
Monica Bellucci: io non ci sarò



L'attrice Monica Bellucci, 55 anni

La presenza a Sanremo di Junior Calli, il rapper che tre anni fa cantava in un suo brano un femminicidio, diventa un caso politico. Con prese di distanza e note polemiche. Mentre Monica Bellucci annuncia: io non sarò al Festival.

a pagina 39 **Baccaro**

Corriere della Sera presenta
OSHO

Il primo volume dal 18 gennaio in edicola*

CORRIERE DELLA SERA

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Ricorderete il vigile di Sanremo ripreso mentre timbrava il cartellino in mutande. Un'immagine tanto dirompente da diventare simbolica: come la gonna di Marilyn Monroe alle prese con il condotto di aerazione. Ebbene, il giudice di primo grado ha assolto l'uomo in mutande con formula piena: «Il fatto non sussiste». Intendiamoci. La mutanda sussiste eccome, mica si tratta di un fotomontaggio. Ma era una mutanda, per così dire, legittima. Il suo proprietario strisciava il badge nella macchina apposita, situata a pochi passi da casa, e poiché fatto di vestire la divisa è considerato orario di lavoro, talvolta vi mandava la figlia oppure ci si ricava personalmente in déshabillé. Forse avrebbe potuto infilarsi una vestaglia, ma sono

Mutande pulite

quisquille rispetto alla sostanza: l'emblema del furbetti del cartellino sarebbe in realtà la vittima di un equivoco colossale.

Una sentenza di portata storica, che d'ora in avanti costringerà noi maledingue a sospendere il giudizio persino davanti all'evidenza. Non c'entra nulla con il vigile di Sanremo, ci mancherebbe, ma torna alla mente la storia di quel benefattore sorpreso dalle forze dell'ordine mentre usciva dalla finestra di una villa con un sacco di reurtiva. «Io sentito dei rumori sospetti e mi sono infilato dalla finestra aperta», spiegò ai carabinieri. «Appena mi hanno visto, i ladri sono scappati e io ho raccolto il sacco per portarlo in caserma da voi, ma per fortuna siete già qui!».

IL NUOVO LIBRO DI
BRUNO VESPA

150.000 copie

Perché L'ITALIA DIVENTÒ FASCISTA
(e perché il fascismo non può tornare)

Il saggio più venduto del 2019

Rei Librai MONDADORI

00121
9 771120 498008





Sicilia, in 15 giorni, ritrovati in spiaggia tre cadaveri e 139 chili di hashish
Il mistero dei narco-sub: titolo perfetto per un giallo di Camilleri. Ma è realtà



Martedì 21 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 20
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Piazza Fontana i cospiratori"
Spedizione abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

5 Stelle al bivio
Di Maio prepara la mossa che vara il congresso: stare soli o a sinistra?



DE CAROLIS A PAG. 4

Conte: "Ascolterò"
È partito il dialogo fra M5S e Sardine, contattate anche da un ministro

BUONO A PAG. 5

Il reportage
L'onda Papeete tra Freud e la crisi delle partite Iva

CAPORALE A PAG. 6

Dietro Bibbiano
Così il metodo Foti ha creato la psicosi tra quei bambini

OLIVA A PAG. 14 - 15

L'ASSOLUZIONE
Mr. Mutanda era a casa: "Non è truffa"

FERRUCCIO SANSA

È rimasto in mutande. Ha perso il lavoro e la casa. Eppure ieri è stato assolto. Alberto Muraglia, 57 anni, era diventato il simbolo dell'inchiesta sui "furbetti del cartellino" del comune di Sanremo. Tutta colpa di quel video che nel 2015 ha fatto il giro d'Italia: il vigile urbano che timbra in slip. "Più colpevole di così", si erano detti in tanti.

A PAGINA 16

SALVINI SI MANDA A PROCESSO DA SOLO I PAGLIACCI



NAVE GREGORETTI
PRIMA SI PARAGONA A PELLICO, POI IN GIUNTA SI FA VOTARE CONTRO DAI LEGHISTI E CHIEDE DI DIGIUNARE PER LUI

MASSARI E PROIETTI A PAG. 2 - 3



MARTIRI

SANTA MARIA GREGORETTI

VAVI 20

PARLA DI PIETRO L'ex pm contro chi beatifica il latitante "Craxi, uno dei tanti politici che violavano le loro leggi"

Il magistrato di Mani Pulite: "Vedo un completo stravolgimento della realtà e artefatta". E sulle accuse di complotto internazionale: "I soldi nei conti esteri mica ce li ha messi la Cia"

BARBACETTO A PAG. 9

I RITRATTI DEL "FATTO"

Gori, il berluscon-craxiano che pensa di scalare il Pd



Scrive un manifesto per "un'altra sinistra": ma lui che c'entra con la sinistra?

RODANO A PAG. 7



Processo Enimont Di Pietro e Craxi. Fotogramma

La catteriveria
Salvini ha detto che vuole andare in galera. Finalmente parla a nome della maggioranza del popolo italiano

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

IL BRANO GALEOTTO
Junior Cally: chi è il rapper che fa tremare Sanremo

MANNUCCI A PAG. 22



LA TV PUBBLICA
La Bbc senza boss: donne scontente e buchi sulla Brexit

PROVENZANI A PAG. 20





ANNO XXV NUMERO 17

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c. 100 MILANO

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MARTEDÌ 21 GENNAIO 2020 - € 1,80

Ragioni scespiriane per piantarla con la lagna sui vecchi - sono tanti, che disgrazia! - e ribellarsi in fretta alla statistica dei nullatenenti

La disgrazia, e sui giovani che sono pochi, una miriade statistica orma...

Chi scrive si è ritirato dagli aspetti più impegnativi futuri e responsabili della vita pubblica a 63 anni...

Perché indulgere a un linguaggio un po' triviale che li consegna ai loro acciacchi e a una categoria abusabile di cittadini diseredati?

Salvini vittima di se stesso non della giustizia

Dall'immigrazione a quota 100. Dalla Consulta alle pernacchie in Europa. E poi il processo sulla Greogretti. L'ex Truce è vittima non delle ingiustizie ma delle sue politiche pazze.

Il senatore Matteo Salvini ha presentato un sito molto ambizioso con cui invita gli italiani a digiunare per una giornata per lui - forse scongiurandoli di fare quello che lui vorrebbe ma che per esigenze di Instagram proprio non riesce a fare...

Il 9 gennaio 2019, il 31 dicembre 2019. Senza Salvini il rapporto tra migranti e quote offerte nel 2019 è passato da poco meno del 20 per cento al 49 per cento.

Il populismo non cura la povertà

Non esiste una bacchetta magica per abolire la povertà, ci dice il premio Nobel per l'Economia Abhijit Banerjee.

Hong Kong. La povertà è un problema complesso. Anzi non è nemmeno un problema, sono centinaia di problemi diversi che chiamano con lo stesso nome.



Una dolce barbarie

Con la sua malattia, Greta Thunberg in Belgio potrebbe chiedere l'eutanasia. Si apre un processo storico da seguire

Roma. In diciotto anni, da quando la legge ha dato ai medici il potere di uccidere i pazienti che lo richiedono, in Belgio ci sono stati oltre 10 mila casi di eutanasia.

La Giornata

In Italia

L'AUTORIZZAZIONE A PROCESSARE SALVINI SARÀ VOTATA IN AULA. La giunta per le immunità del Senato ha respinto la proposta del presidente Gasparri...

Salvini si ammanetta

Voto surreale in Giunta per le autorizzazioni. Al circo si sottraggono solo Forza Italia e Fratelli d'Italia

Roma. Mostra il petto, pretende che si voti subito per mandarlo a processo, quando che la sinistra non è presente in Aula allora che si sono senatori di votare loro contro di lui per mandarlo a cortei. E così, mentre si paragona Silvio Pellico e così, mentre si paragona a Silvio Pellico e così...

Agenda meno tasse

Dalla revisione delle aliquote più basse alla nuova no tax area. Ecco l'irpef del futuro. Nuova il sottosegretario Baretta

Roma. Col tono di chi non s'entusiasma davanti alle proposte troppo ardite, dice che "quando si parla di fiscalità, è più prudente essere i bastardi, che non il macellaio". Lo dice Pier Paolo Baretta, in riferimento sia alle tax expenditures, sia sulle clausole di salvaguardia dell'Ira...

La disegualianza non è come dice Oxfam

L'uso distorto dei dati crea nuovi allarmi ferochi. Come smontarli

La disegualianza economica è fuori controllo. Nel 2019 i miliardari del mondo, appena 2.153 persone, possedevano più ricchezza di 4,5 miliardi di persone.

La piazza armata

A Richmond in Virginia c'è stato un gran raduno di milizie e fucili, fra tradizione e destra apocalittica

Roma. Ieri a Richmond, capitale dello stato americano della Virginia, migliaia di persone si sono radunate per manifestare a favore di un presidente Donald Trump che si è esibito di ferocezza, per la parte di paese che detesta il trumpismo era un spettacolo grottesco e intimidatorio...

Andrea's Version

Lette le risposte di Graziano Delrio nell'intervista al Corriere sulle prossime regionali in Emilia, regione l'Assolo, la domanda di dell'intervista sulla vittoria di Stefano Bonaccini; annotata la lucidità con cui ha analizzato le conseguenze dell'eventuale sconfitta; preso atto che l'intervista sulla granitica certezza dell'intervista di fronte ai giornalisti riguardava, per tre quarti, le

buone possibilità di una disfatta dello stesso e memorizzato infine lo sgrignolato candore dell'intervista a una settimana dal voto: "Che poi, se dovessimo perdere, ci sarebbero ovviamente tantissime ripercussioni negative". La domanda di dell'intervista: ma politici così analizzati e dirigenti così naviganti riesce a costruirsi tutto da solo, il Partito democratico, o gliel'fecero a sorpresa nell'ovetto Kinder?

Guerra dei due mondi Green Davos

Fonti fossili da un lato e rinnovabili dall'altro, i rischi di una transizione energetica da 10 trilioni di dollari

Milano. Un "muro" di 10 trilioni di dollari divide il mondo tra il verde e il rosso. Green Davos e come è oggi. E' il totale dei capitali che a livello globale risulta investito in aziende da fonti fossili e che potrebbe essere ridistribuito verso quelle da fonti rinnovabili provocando una guerra di prezzi.

Green Davos

La star del World Forum è Greta con gli altri "eroi" ambientalisti. La sintesi fra trasformazione e senso di colpa

Milano. La battaglia sulle quote rosa non è vista, dicono gli organizzatori di Davos pubblicando i dati sulla partecipazione al World Economic Forum - 24 per cento è la percentuale di presenza femminile su 2.600 ospiti - ma qualcosa da festeggiare c'è, è il giovane ed è verde il ragazzo: il Davos girl, Greta Thunberg.

Obiho, le sardine in pellegnaggio alla Mecca

Le foto istantanee sono un lapsus del mondo. Un istante, una vista che diventa un pensiero (un mezzo pensiero) nel lampo che corre tra l'atto del vedere e

Obiho, le sardine in pellegnaggio alla Mecca

Le foto istantanee sono un lapsus del mondo. Un istante, una vista che diventa un pensiero (un mezzo pensiero) nel lampo che corre tra l'atto del vedere e

Obiho, le sardine in pellegnaggio alla Mecca

Le foto istantanee sono un lapsus del mondo. Un istante, una vista che diventa un pensiero (un mezzo pensiero) nel lampo che corre tra l'atto del vedere e

Obiho, le sardine in pellegnaggio alla Mecca

Le foto istantanee sono un lapsus del mondo. Un istante, una vista che diventa un pensiero (un mezzo pensiero) nel lampo che corre tra l'atto del vedere e



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
 Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI
 Anno XLVII - Numero 17 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
 ESA 11242971 E Serie Id. colorebnei

IMMIGRAZIONE

PROCESSO FARSA A SALVINI

*Solo la Lega vota per mandare il suo leader alla sbarra per il caso Gregoretti
 E Renzi prova a rinviare tutto, dalle tasse alla prescrizione*

■ Con il voto a favore dei leghisti, la giunta per le autorizzazioni a procedere del Senato ha deciso di mandare Salvini a processo. Surreale la scena per cui i maggiori accusatori del leader del Carroccio (Pd e M5s) non hanno partecipato, per impedire ricadute elettorali.

servizi da pagina 2 a pagina 4

L'EDITORIALE DI BARCONI E DI MUTANDE di Alessandro Sallusti

La serietà e l'affidabilità di un sistema si misurano dalle piccole cose. E allora mi chiedo: la giustizia che ha toppato sulle mutande del vigile di Sanremo presunto assenteista e furbetto del cartellino - ieri assolto con formula piena perché il fatto non sussiste - è la stessa che ha chiesto, e ieri ottenuto dal Senato, di processare l'ex ministro dell'Interno Matteo Salvini (caso Gregoretti) per sequestro di persona, terremotando la politica e la democrazia? Siccome purtroppo la risposta è: «sì, è la stessa», significa che ci hanno ridotti davvero tutti in mutande.

Sono in mutande Pd e Cinque Stelle, che pensavano di processare Salvini ma, per non trasformarlo in martire di libertà, solo dopo le elezioni in Emilia-Romagna (per questo ieri non hanno partecipato al voto sul modello Ponzio Pilato). Ma per certi versi è in mutande anche Matteo Salvini, che ieri, votando contro se stesso per drammatizzare gli ultimi giorni di campagna elettorale, se perde le elezioni rischia ora davvero di essere condannato e mettere così fine alla sua brillante carriera politica. E sono rimasti in mutande pure i magistrati, che dopo aver diffuso al mondo le foto del presunto mostro dei furbetti del cartellino men che in dehabillé senza fare le opportune verifiche (e rovinando la vita a lui e alla sua famiglia) ora devono rimangiarsi tutto.

C'è una famosa battuta di Woody Allen che recita: «La maturità di una persona la si misura dal modo in cui reagisce svegliandosi una mattina in pieno centro in mutande». Direi che il vigile di Sanremo ha superato la prova con grande dignità. Non sono sicuro che magistrati, Pd e Cinque Stelle sapranno fare altrettanto sul caso Salvini. Andranno avanti come se niente fosse e, incuranti del pubblico decoro, proveranno senza vergogna per la seconda volta - la prima fu con Silvio Berlusconi - a fermare il centrodestra con sentenze e condanne dopo processi col trucco e condotti partigianamente. Al grido di «Lo vogliono le sardine», riproveranno a fare carne di porco delle leggi parlamentari e dei codici penali stando ben attenti a non sporcarsi - come hanno fatto ieri - direttamente le mani. Perché si sa, loro sono democratici, leali, morali, etici, coraggiosi. Ma soprattutto sono dei grandi bugiardi.

LA SINISTRA CHE ODISIA

«Io Francesco, sovranista e nero insultato dalla Sardina razzista»

Giuseppe De Lorenzo

a pagina 4



ATTIVISTA Il ragazzo è stato insultato durante un sit-in

ASSENTEISTI A SANREMO

Altro flop delle toghe
 Timbrava in mutande
 ma aveva ragione lui

Luca Fazzo

■ Timbrare in mutande si può. A oltre tre anni dall'inchiesta che lo ha fatto diventare famoso come «furbetto del cartellino», il vigile urbano di Sanremo Alberto Muraglia è stato assolto, e insieme a lui gli altri nove imputati che avevano scelto il rito abbreviato. L'immagine di Muraglia in t-shirt che scende le scale e va all'orologio segnatempo, accompagnerà il vigile ancora a lungo. Ma il licenziamento in tronco deciso nei suoi confronti dal Comune ora potrebbe essere annullato e l'uomo, che nel frattempo si è inventato un'altra professione, potrebbe essere assunto nuovamente.

a pagina 17

AL MONDO PEGGIO SOLO BOGOTA

Traffico, ogni romano
 passa in auto 10 giorni

Manila Alfano

a pagina 18

IL VIRUS SI DIFFONDE: RIUNIONE D'URGENZA DELL'OMS

Rischio epidemia, Cina vietata

Nuova Sars, primo contagio uomo-uomo. L'allarme della Farnesina

GUERRA ENERGETICA

Libia, il ricatto di Haftar: non firma
 e blocca tutti i pozzi di petrolio

Clausi a pagina 12

Francesca Angeli

■ La polmonite virale si trasmette da uomo a uomo. La «nuova Sars» adesso fa paura tanto da indurre l'Oms a convocare una riunione urgente. In Italia scattano i controlli a Fiumicino. Il governo: non andare nelle zone contagiate.

a pagina 13

PITT-ANISTON RIACCENDONO IL GOSSIP

La favola di Brad e Jennifer
 e l'eterno ritorno (della ex)

di Valeria Braghieri

Il mondo non ha mai fatto tanto il tifo per la loro coppia come da quando si sono lasciati. L'animo umano è tortuoso. Quando, nel 2000, Jennifer Aniston è diventata la moglie di Brad Pitt, la reazione del più è stata di tiepido sconcerto: un po' come quando, per la prima volta, la faccia un po' prussiana di Daniel Craig ha sostituito (...)

segue a pagina 26

L'ALMANACCO DI BARTOLETTI E MAZZI

Non sono solo «canzonette»:
 le nostre vite dentro Sanremo

di Vittorio Macioce

Ognuno avrà un suo Sanremo, quello del primo amore o di un inverno fortunato, quello che lo fa piangere ancora adesso o l'ultimo prima di sentirsi vecchi. Il mio non è indimenticabile. Non me lo ricordavo. Forse neppure l'ho visto. Avevo undici anni e pochi mesi. Smarrito. Fuori dalla mappa. Senza traccia. L'ho scoperto (...)

segue a pagina 27

LETTERE A CASA

Saluto romano
 in curva:
 Lotito chiede
 i danni agli ultrà

di Roberto Perrone

a pagina 29

DAVOS AL VIA

50 ANNI DI FORUM

Potenti e star uniti solo da ricchezza e ipocrisia

di Nicola Porro

Il piccolo gossip su Sankt Moritz, una località sciistica dove l'acqua in bottiglietta nei rifugi costa come minimo 5 franchi, vuole che gran parte del suo successo si debba alla famiglia di armatori greci Niarchos. Oltre a salvare alberghi in difficoltà negli anni '50, rilevare impianti dove in pochi risulavano, avrebbero migliorato la pista dell'aeroporto di Samedan, contribuendo ad allungarla e a riscaldarla. Attardare in quell'aeroporto è davvero un incubo. È molto alto sopra al livello del mare, incastrato (...)

segue a pagina 11

CRISI IN ARRIVO?

I capitalisti si preparano al «cigno verde»

di Marcello Zacché

La prossima crisi finanziaria sarà ancora più violenta delle precedenti. E a causarla sarà un cigno verde. E non più uno nero come quello del libro di Nassim Nicholas Taleb. Questa volta il cigno sarà verde come il movimento che denuncia il cambiamento climatico quale minaccia per l'umanità. E che, ci piaccia o meno, ha già iniziato a cambiare il mondo. Perché la novità, in questo inizio di anno e di decade, è che il rischio climatico sta uscendo dai confini colorati delle piazze e delle (...)

segue a pagina 10

*IN ITALIA: FATE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
 *IN ITALIA: FATE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
 *IN ITALIA: FATE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)



IL GIORNO

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

MARTEDÌ 21 gennaio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Blitz a Brescia, in Lombardia 500mila irregolari

**La Onlus del lavoro nero
Paga bassa e zero diritti
per oltre 200 camerieri**

Galvani, Gianni e Raspa alle pagine 2 e 3



Milano, non solo smog

**Sala rilancia:
anche al Meazza
vietato fumare**

Mingoa a pagina 9



Processo a Salvini, autogol Pd-M5s

Caso Gregoretti: maggioranza assente, ma la Lega vota sì. Il leader leghista: pronto ad andare in prigione **Polidori e Farruggia alle p. 4 e 5**

Il caso migranti

L'assist giallorosso al Capitano

Massimo Donelli

Dunque, alla fine i giallorossi hanno deciso di rinunciare alla testa di Salvini. E hanno preferito rimetterci la faccia. La loro. Perché dopo aver spiegato in mille interviste che il leader della Lega "Sil", andava processato per il caso Gregoretti (la nave con 135 migranti tenuta al largo di Lampedusa dal 27 al 31 luglio 2019); dopo averlo urlato in tutte le piazze reali e virtuali; dopo averlo ribadito in tutti i talk e tutti i tg... Ebbene, dopo cotanta grancassa, ieri hanno disertato la Giunta delle immunità del Senato per evitare che il proprio "Sil" venisse brandito dal nemico come uno strumento di propaganda negli ultimi giorni della campagna elettorale in Emilia Romagna.

Continua a pagina 4

TORNA LO SPETTRO SARS: IL NUOVO VIRUS SI TRASMETTE DA UOMO A UOMO. ALLERTA SUI VOLI LA FARNESINA: VIAGGI A WHUAN SOLO SE NECESSARIO. PASSEGGERI MONITORATI A FIUMICINO



Belardetti e Firenzani a pagina 10

DALLE CITTÀ

Milano

Scali ferroviari ecco i rendering Tutto pronto per le Olimpiadi

Mingoa nelle Cronache

Milano

Il rapimento di Silvia Romano Processo farsa

Servizio nelle Cronache

Monza

Botte ai bimbi Arrestato maestro di Islam

Servizio a pagina 15



Pressing per l'esclusione del rapper sessista

Un altro caso a Sanremo La Bellucci: non ci sarò

Spinelli a pagina 27



Lazio sanzionata, il presidente scrive agli ultras

Saluti nazisti allo stadio Lotito: pagatemi i danni

Franci a pagina 11





Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Dossier sulla riforma delle pensioni in Francia; lavoro in Bielorussia; emergenza ecologica; filiera del litio in Bolivia



VISIONI

SANREMO 70 Il festival sotto il segno della polemica contro Amadeus e i testi del rapper Junior Cally Stefano Crippa, Mariangela Mianiti, pagina 12



Il 25 in piazza la pace

NEL MONDO e in Italia contro i «20 di guerra» che spirano da Trump e non solo. Sabato prossimo centinaia di proteste Franco Uda, pagina 18

CON "L'EXTRATERRESTRE" IN FORMATO FINESTA - EURO 2,50 CON LE MONDE DIPLOMATIQUE - EURO 2,00

quotidiano comunista il manifesto

MARTEDÌ 21 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 17

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

CASO GREGORETTI, LA MAGGIORANZA NON PARTECIPA AL VOTO

Salvini si fa mandare a processo

«Vado in tribunale a testa alta, in nome del popolo italiano». Matteo Salvini non avrebbe potuto sperare in un finale elettorale. La Giunta per le immunità ha infatti deciso di autorizzare il processo nei suoi confronti per la vicenda della nave Gregoretti. Un risultato

che non ha niente di sorprendente dopo che era stato lo stesso Salvini a chiedere ai cinque leghisti presenti nella Giunta di votare contro la relazione del presidente Maurizio Gasparri, nella quale si chiedeva di non concedere l'autorizzazione. Ma anche dopo la scelta fatta dalla maggioranza di

non partecipare al voto per protesta. Un trionfo per Matteo Salvini che ora può arrivare all'apertura delle urne domenica prossima vantandosi - come ha già cominciato a fare - di essere il primo politico al mondo che chiede di essere processato.

LANIA A PAGINA 4

Costituzione su misura

I nostalgici del maggioritario che tifano Lega

MASSIMO VILLONE

L'inammissibilità del referendum Calderoli ha scatenato la destra. Salvini ha gridato al furto di democrazia. Da

chi si candida ogni giorno a guidare il paese ci aspetteremmo un pensiero non a misura di tweet.

— segue a pagina 4 —

Panam City, le baraccopoli di Boca la Caja accanto al centro affari foto Carlos Jasso



Senza eguali Aumentano le disuguaglianze nel mondo: 2 mila super-ricchi detengono una ricchezza superiore a quella posseduta da 4,6 miliardi di persone. In Italia non va meglio, secondo il rapporto Oxfam gli ultimi venti anni hanno distrutto l'equità sociale. E oggi a Davos il forum dei paperoni pagine 2,3

all'interno



io rompo

La campagna è terminata.

E un'altra già inizia

«Oggi e domani insero speciale per ringraziare tutti i partecipanti alla campagna «io rompo», per raccontarvi com'è andata e che cosa faremo adesso.

MATTEO BARTOCCI, FABIO FERRI NELL'INSERTO

Contro tutti i muri Un varco di libertà

NORMA RANGERI

Sarà perché siamo quelli che i muri, di qualunque specie, culturali, sociali, politici, proprio non li sopportano. Sarà perché nella vita della nostra cooperativa ne abbiamo dovuti abbattere non saprei dire nemmeno più quanti, il fatto è che quando vi abbiamo chiesto di aderire alla campagna iorompo.it ci siamo capiti subito e la vostra risposta è stata di immediata, lunga e forte condivisione. L'ultima volta è successo circa un anno fa quando non il perfido Salvini ma i gialli del governo giallo-verde, decisero che il manifesto doveva chiudere se non riusciva a stare sul mercato con le sue gambe.

— leggi nell'inserto —

DOPO BERLINO Libia, conferenza flop E l'Ue ripensa a Sophia



La conferenza di Berlino si è chiusa con un invito al cessate il fuoco che al momento avvantaggia Serraj e con la previsione di un secondo summit per arrivare a qualcosa di più concreto. Ma in Libia si è ripreso a sparare a Tripoli, mentre l'Ue ripropone la missione Sophia come soluzione al traffico di armi.

COLOMBO, GIORGIO, MERLO, NEGRI, PRINZI PAG. 12-13

Disuguaglianze Povertà e crescita, il quadro italiano è disastroso

LUIGI PANDOLFI

Puntuale come un orologio svizzero, anche quest'anno, alla vigilia del World Economic Forum di Davos, arriva il Time to Care di Oxfam, rapporto che fotografa la distribuzione della ricchezza a livello globale. I numeri sono impressionanti.

— segue a pagina 3 —

Sinistra/Pd/M5S Si può cominciare dalle molte, comuni domande

ALDO CARRA

C'è silenzio a sinistra del Pd. Ma c'è anche qualcosa di più grave se si allarga lo sguardo: il divario spaventoso tra lo stato del centro destra e quello del centro sinistra. Nella prima area si è compiuta la ristrutturazione delle diverse forze politiche dopo la crisi berlusconiana.

— segue a pagina 19 —

Elezioni Le sardine uniscono quel che la sinistra ha diviso

ANTONIO GIBELLI

L'obiezione più cretina rivolta alle sardine è anche la più presente in bocca ai commentatori della destra e ai sacerdoti di ogni latitudine: come mai fanno manifestazioni di piazza contro l'opposizione anziché contro il governo?

— segue a pagina 19 —

MIGRANTI/GRADISCA Morte annunciata nel Cpr, due versioni sull'omicidio



Un migrante georgiano di 37 anni muore nel Cpr di Gradisca. Si indaga per omicidio volontario. Ufficialmente il giovane sarebbe morto durante una rissa interna. Ma c'è un'altra versione. Secondo gli antagonisti di No Cpr ci sarebbe stato un pestaggio delle forze dell'ordine. Il garante dei detenuti Mauro Palma visita il Centro: Ci costituiamo parte civile SALVI A PAGINA 6

00121 77 0025 215303 POSTALITALIANE Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giur. C. 23/2010





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CONVIENE N° 20 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 21 Gennaio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO" - EURO 130

Stasera la Coppa Italia Polveriera Napoli se non batte la Lazio ritorna in ritiro

Pino Taormina a pag. 16



L'intervista L'affondo di Vinicio «Squadra senz'anima e senza un leader»

Bruno Majorano a pag. 19



Il commento IL BICCHIERE MEZZO PIENO DEL VERTICE SULLA LIBIA

Romano Prodi

I commenti sui risultati della Conferenza di Berlino tendono a convergere sul fatto che il bicchiere sia mezzo pieno e mezzo vuoto. La definizione è giusta, ma penso anche che occorra prima precisare quale sia il vuoto e quale il pieno, per poi riflettere sulle conseguenze future delle decisioni prese.

Il primo aspetto positivo è che alla riunione hanno preso parte i leader politici dei Paesi interessati al livello più elevato. Non solo i massimi esponenti di Germania, Francia, Italia e Turchia, ma i responsabili della politica estera russa e americana, ai quali si sono aggiunti i vertici della Commissione europea, della Commissione africana e della Lega araba. In secondo luogo è certamente positivo che essi abbiano firmato un documento volto a confermare la permanenza della tregua e l'embargo della fornitura delle armi, negli ultimi mesi copiosamente arrivate in Libia. Un ulteriore passo positivo è la proposta di formare un comitato militare di dieci persone che dovranno controllare sul terreno il comportamento delle parti in conflitto.

A questo punto dobbiamo ammettere però che il bicchiere è più vuoto che pieno perché non sono stati apprestati gli strumenti tecnici e non sono state decise le sanzioni concrete per fare rispettare la tregua e, soprattutto, l'embargo delle armi.

Inoltre i protagonisti della guerra, cioè il primo ministro Serraj ed il generale Haftar, sono rimasti chiusi nelle loro stanze e non si sono fisicamente incontrati.

Continua a pag. 39

Salvini a processo, il caso Lega

►Gregoretti, il via libera solo con i voti dei leghisti. Maggioranza assente, contrari Fi e FdI Prevalgono le tattiche in vista del voto. Show del leader del Carroccio: pronto alla prigione

Sul caso del processo per la vicenda della nave Gregoretti e le decisioni prese all'epoca da Matteo Salvini in qualità di ministro dell'Interno scoppia il caso Lega. Via libera in Commissione al processo per Salvini, solo con i voti del Carroccio. Assente la maggioranza, contraria la volontà di Forza Italia e Fratelli d'Italia. Prevalgono le tattiche in vista del voto. E il leader leghista dichiara: «Pronto alla prigione».

Ajello, Gentili e Pirone alle pagg. 2, 3 e 38

Da Pomigliano al collegio del Vomero Grillini di Napoli contro Di Maio «Ha candidato l'amico del liceo»

Valentino Di Giacomo

Una sorta di candidato «fantasma» per M5S in corsa alle elezioni suppletive napoletane per il Senato. È Luigi Napolitano, amico di sempre del leader Di Maio. E la base s'arrabbia.

A pag. 4



De Falco, Di Maio e Napolitano

Lo scenario La sbornia sardine i nuovi partiti e i soliti errori

Mauro Calise

C'erano una volta i partiti. Poi, grandi e duraturi. Poi, finite le ideologie e crollati i muri, sono arrivati i leader.

Continua a pag. 38

Le regionali Emilia e Calabria cosa si giocano i sette leader

Massimo Adinolfi

Emilia Romagna, la terra dove però molti ex-comunisti votano Lega, e Calabria, regione complicata del Sud. Cosa c'è in gioco per i leader?

A pag. 5

Le idee Sentirsi cittadino nonostante lo sfascio della città mal gestita



Napoli, zona porta Nolana: una donna è costretta a «scalare» i rifiuti per pagare il ticket della sosta

Napoli, la lezione della donna che scala i rifiuti

Fulvio Scarlata in Cronaca. Il commento di Vittorio Del Tufo a pag. 39

«Cina, il virus passa da uomo a uomo» È allarme globale

Fiumicino, controlli sui voli dall'Estremo Oriente Gli esperti: «Non c'è terapia ma mortalità bassa»

«Non si può escludere che il virus arrivi anche in Italia». L'allarme è dell'Istituto superiore della Sanità. A Fiumicino e Malpensa i voli provenienti dalla Cina sono sorvegliati speciali. Gli esperti cinesi hanno confermato che il misterioso coronavirus si sta trasmettendo anche da uomo a uomo. Il virologo napoletano Giulio Tarro: «Non c'è terapia ma la mortalità è bassa».

Evangelisti e Mautone a pag. 9

Ercolano, la denuncia «Mio figlio autistico preso a sberle dalle sue maestre»

Maltrattamenti e spintoni da parte degli insegnanti sono alla base della denuncia in Procura del papà di un bimbo autistico di Ercolano.

Del Gaudio in Cronaca

L'attrice rinuncia, il rapper Cally in bilico Sanremo, schiaffo della Bellucci e spunta la commissione etica

La sindrome, adesso, è quella dell'ammutinamento. Prima, in tempi non sospetti, è arrivato il «no, grazie» di Jovanotti. Poi, quando il festival era già in zona rossa, è stata la volta della rinuncia del rapper Salmo. Ieri, nel pieno dell'incendio delle polemiche, ecco che Monica Bellucci, super-ospite delle serate centrali di Sanremo, ci mette del suo e rinuncia al Festival. In bilico il rapper Cally. Insomma, il clima non è di quelli sereni a Sanremo e adesso spunta la commissione etica.

Ravarino a pag. 13

L'analisi Salvate il Festival dalle guerre intestinali nella Rai

Federico Vacalebire

Salvate il soldato Sanremo. O quantomeno la canzone italiana, pacifista per istinto, che corre il rischio di morire sotto il fuoco amico.

Continua a pag. 39

neafit[®] dimagrisipud

15 ANNI

DETOX CINQUE-CINQUE-CINQUE 5

- GIORNI
- ORE
- FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI | 800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli

neafit.it





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 30 ITALIA
Sped. in A.P. 0133/2002 con L. 4/2004 art. 1 c. 1 BCB RM

NAZIONALE



Martedì 21 Gennaio 2020 • S. Agnese

IL GIORNALE DEL MATTINO

...ventila le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il saggio
Quelle fascette spesso esagerate come destreggiarsi per un buon libro
Musolino a pag. 21

L'intervista
Eleonora Abbagnano «Lascio l'Opéra di Parigi, adesso nuove avventure»
Antonucci a pag. 25



Serie A, Atalanta ko
Giallorossi quarti al superderby Per Lazio e Roma ora la Coppa Italia
Nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Debolezze e spiragli
Il bicchiere di Berlino mezzo vuoto sulla Libia

La Lega manda Salvini a processo

►Gregoretti, alla giunta del Senato si dei 5 leghisti: maggioranza assente, accuse per l'Aventino
Decisivo il voto in aula dopo l'Emilia. Il leader del Carroccio: pronto alla prigione. I timori di Conte

Romano Prodi

ROMA Caso Gregoretti, la Lega vota sì al processo a Salvini. Gentili, Pirone e Pucci alle pag. 2, 3 e 4

Commenti sui risultati della Conferenza di Berlino tendono a convergere sul fatto che il bicchiere sia mezzo pieno e mezzo vuoto. La definizione è giusta, ma penso anche che occorra prima precisare quale sia il vuoto e quale il pieno, per poi riflettere sulle conseguenze future delle decisioni prese.
Il primo aspetto positivo è che alla riunione hanno preso parte i leader politici dei Paesi interessati al livello più elevato. Non solo i massimi esponenti di Germania, Francia, Italia e Turchia, ma i responsabili della politica estera russa e americana, ai quali si sono aggiunti i vertici della Commissione europea, della Commissione africana e della Lega araba. In secondo luogo è certamente positivo che essi abbiano firmato un documento volto a confermare la permanenza della tregua e l'embargo della fornitura delle armi, negli ultimi mesi copiosamente arrivate in Libia. Un ulteriore passo positivo è la proposta di formare un comitato militare di dieci persone che dovranno controllare sul terreno il comportamento delle parti in conflitto.
A questo punto dobbiamo ammettere però che il bicchiere è più vuoto che pieno perché non sono stati apprestati gli strumenti tecnici e non sono state decise le sanzioni concrete per fare rispettare la tregua e, soprattutto, l'embargo delle armi.
Continua a pag. 20

Controlli anche a Fiumicino, il piano Spallanzani. Vertice Oms



Dalla Cina il virus che allarma: «Così passa da uomo a uomo»

Ragazze in piazza Tiananmen, a Pechino, con le mascherine (foto EPA) Evangelisti a pag. 11

Piccole tattiche
Il gioco delle parti nel Palazzo offende la giustizia
Mario Ajello

Un gioco delle parti. Clamoroso e ad alto rischio. Quale tipo di messaggio passa nella coscienza dei cittadini e sotto i loro occhi?
Continua a pag. 20

Fisco, effetto bonus
A parità di reddito tasse più alte anche del triplo
Andrea Bassi

Il governo si prepara a riformare l'Irpef, la tassa sui redditi. Ma la situazione è caotica: a parità di reddito tasse più alte anche del triplo.
A pag. 7

Resa del Campidoglio sull'Imu alla Chiesa: sfumano 200 milioni

►Raggi aveva promesso la riscossione annuale, ma i suoi tecnici: non riusciamo a contare gli immobili

Lorenzo De Cicco
Era una vecchia promessa elettorale di Virginia Raggi: chiederemo l'Imu agli enti commerciali della Chiesa. Peccato che gli esperti del Campidoglio, dopo 3 anni, ammettano di non avere nemmeno idea di «quanti e quali» siano gli immobili a cui chiedere l'imposta. Le carte: «Troppi intestatari, difficile contare i beni».
A pag. 15

Rilancio di "Sophia"
Missione libica al via con l'Onu
Marco Conti
Cambiare la "missione Sophia" e predisporre la forza di interposizione Ue per la Libia.
A pag. 10

Bufer per il brano sessista: Fiorello difende Amadeus Fuga da Sanremo, Bellucci lascia

ROMA Dalla rinuncia in tempi non sospetti di Giovanotti, a quella del rapper Salmo, ieri, nel pieno dell'incendio delle polemiche, ecco che Monica Bellucci, superospite delle serate centrali di Sanremo, ci mette del suo: «Il signor Amadeus e io ci siamo incontrati mesi fa ipotizzando un progetto insieme - ha detto l'attrice - Purtroppo, per cause maggiori, non siamo riusciti nel nostro fine». Il ripensamento, dicono dall'entourage, non sarebbe legato alle polemiche sul presunto sessismo di Amadeus o sulla violenza femminicida dei testi di Junior Caly.
Ravertino a pag. 8

La multa per Lazio-Rennes Saluti romani allo stadio: Lotito chiede i danni ai tifosi

Emiliano Bernardini
Il presidente della Lazio, Claudio Lotito, dopo le parole e i fatti attuando un procedimento unico nella storia del calcio italiano: ha chiesto i danni ai tifosi che con il loro comportamento avevano indotto la Uefa a chiedere la curva Nord e i distinti. Via alle multe.
A pag. 12

BILANCIATA, PREMIATE LE SCELTE ORIGINALI
Buongiorno, Bilancia! Il secondo mese invernale (21 gennaio-20 febbraio) parte con Sole e Mercurio in Acquario, transiti che regalano subito una combinazione fortunata per l'amore, incisiva per la famiglia e per i figli. Ma la settimana avrà Luna nuova di gennaio il 24, e dunque si prepara una fase indicata per organizzare il lavoro e gli affari per il prossimo periodo, possibilmente attraverso scelte originali e indipendenti.
Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Istruttoria Copasir sul trattamento dei profili di minori TikTok, faro degli 007: dati a rischio

Simone Canettieri
«Verificare l'uso che il governo cinese fa dei dati sensibili degli utenti italiani iscritti su TikTok, moltissimi minori». La richiesta è stata inoltrata due settimane fa dai membri della maggioranza che fanno parte del Copasir al presidente Raffaele Volpi. E l'esponente leghista ha dato via libera al procedimento. Ora l'Agenzia per le informazioni e la sicurezza esterna (Aise) e il Dipartimento delle informazioni per la sicurezza (Dis) indagheranno - attraverso un'istruttoria - sul social network che spopola tra gli adolescenti.
A pag. 9

Roma, la donna: «Mi è caduta» Ferita alla testa, muore neonata La madre indagata per omicidio

ROMA Una profonda ferita alla testa che è stata fatale per lei, nata da pochi minuti. A gettarla sul freddo pavimento di marmo sarebbe stata la madre, colpevole che l'ha messa al mondo per ucciderla poco dopo. Tutto è iniziato domenica mattina a Vitinia, in un complesso residenziale dove Ludovica L. (29 anni) partorisce in casa.
Polisano a pag. 13

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

il Resto del Carlino

MARTEDÌ 21 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Fermo, colpo di scena. La donna in carcere

Bimba morta nel rogo «L'ha uccisa la madre»

Castori a pagina 14



Processo a Salvini, autogol Pd-M5s

Caso Gregoretti: maggioranza assente, ma la Lega vota sì. Il leader leghista: pronto ad andare in prigione **Polidori e Farruggia alle p. 4 e 5**

Il caso migranti

L'assist giallorosso al Capitano

Massimo Donelli

Dunque, alla fine i giallorossi hanno deciso di rinunciare alla testa di Salvini. E hanno preferito rimetterci la faccia. La loro. Perché dopo aver spiegato in mille interviste che il leader della Lega "Sì!", andava processato per il caso Gregoretti (la nave con 135 migranti tenuta al largo di Lampedusa dal 27 al 31 luglio 2019); dopo averlo urlato in tutte le piazze reali e virtuali; dopo averlo ribadito in tutti i talk e tutti i tg... Ebbene, dopo cotanta grancassa, ieri hanno disertato la Giunta delle immunità del Senato per evitare che il proprio "Sì!" venisse brandito dal nemico come uno strumento di propaganda negli ultimi giorni della campagna elettorale in Emilia Romagna.

Continua a pagina 4

TORNA LO SPETTRO SARS: IL NUOVO VIRUS SI TRASMETTE DA UOMO A UOMO. ALLERTA SUI VOLI LA FARNESINA: VIAGGI A WHUAN SOLO SE NECESSARIO. PASSEGGERI MONITORATI A FIUMICINO



Belardetti e Firenzani a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, il dibattito

Regionali, oggi al Carlino il faccia a faccia tra i candidati

Servizio in Cronaca

BOLOGNA

Permessi falsi ai richiedenti asilo Legale in manette

Orlandi a pagina 6 e in Cronaca

Al Sant'Orsola di Bologna

Un lettino digitale contro i tumori: la raccolta fondi

Ussia in Cronaca



Pressing per l'esclusione del rapper sessista

Un altro caso a Sanremo La Bellucci: non ci sarò

Spinelli a pagina 27



Lazio sanzionata, il presidente scrive agli ultras

Saluti nazisti allo stadio Lotito: pagatemi i danni

Franci a pagina 11

Prostamol
IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT
E NON HAI PIÙ SCUSE



MILFA
LA RISTORAZIONE
È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

MARTEDÌ 21 GENNAIO 2020

IL SECOLO XIX

MILFA
LA RISTORAZIONE
È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno 20000V - NUMERO 17, 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

GNN

NEI CANTIERI FRANCESI
Msc è pronta a realizzare
il primo veliero della flotta

GALLOTTI / PAGINA 11



HUNZIKER CONTRO AMADEUS
Festival, la fuga continua
Anche la Bellucci fa dietrofront

CASTAGNERI, CARONA E LEONE / PAGINE 30 E 31



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 7
Economia-Matrimo	Pagina 11
Commenti	Pagina 15
Genova	Pagina 15
Cinema/Tv	Pagina 28-29
Arte	Pagina 30
Sport	Pagina 34

OK DELLA GIUNTA

Nave Gregoretto Salvini sceglie la strada del processo

È tutto un gioco di specchi, sul caso Gregoretto. Il trionfo del tatticismo. La maggioranza giallo-rossa vuole far processare Salvini, ma ha paura di esporsi prima del voto del 26 gennaio e perciò si defila. Nella Giunta per le autorizzazioni a procedere restano 10 senatori, tutti del centro-destra. Che votano il «sì» al processo a Salvini offrendogli un'arma elettorale in più.

ORIGNETTI E MAGRI / PAGINA 4

ROLLI

GIUDICE AUTOCRATICO



IL COMMENTO

STEFANO LEPRI

SULLE PENSIONI L'OFFENSIVA DEGLI ANZIANI

Il partito degli anziani annuncia un'offensiva. Le grandi confederazioni sindacali italiane, nate per difendere chi lavora, si sono trasformate: circa metà dei loro iscritti sono già pensionati, e tra i rimanenti una quota notevole non è lontana dall'età del riposo. Logico che si concentrino sulla richiesta di andare in pensione prima, a partire dai 62 anni. Ci sarà anche l'idea di non lasciare quella bandiera di non lasciare quella bandiera in mano alla Lega.

L'ARTICOLO / PAGINA 13



Cina, allarma il virus misterioso

«Si trasmette da uomo a uomo»

Una famiglia in attesa di imbarcarsi (foto Reuters) all'aeroporto di Shanghai si protegge con le mascherine. IANNUZZI, PACI E TORIELLO / PAGINE 9-8

SANREMO, DIECI ASSOLUZIONI CON RITO ABBREVIATO, 16 PATTEGGIANO

Scandalo furbetti

Assolto il vigile del caso simbolo «Riassumetemi»

Lo avevano sorpreso a timbrare il cartellino in mutande. Non è stato considerato reato indossare la divisa dopo

Il vigile in mutande, protagonista della clamorosa inchiesta sui furbetti del cartellino al Comune di Sanremo nel 2014, è stato assolto: «Perché il fatto non sussiste. E lo stesso anche per un'accusa di corruzione che era venuta fuori durante l'inchiesta». «Sono stati quattro anni di tortura mediatica», ha commentato Alberto Muraglia, che si è reinventato come aggiustatutto per tirare avanti. Ma ora dice al Comune: «Riassumetemi».

L'INVIATO MENDUINI / PAGINA 10

L'ASSENTENZA

Paolo Isaia

«Procedure irrituali
ma senza prove»

Così il fatto non sussiste

Dieci assoluzioni «perché il fatto non sussiste». Altri 16 imputati rinviati a giudizio. Sono le prime sentenze del processo ai furbetti del cartellino.

L'ARTICOLO / PAGINA 10

NUOVA TRAGEDIA LEGATA A SITUAZIONI DI MALATTIA E ANZIANITÀ

Uccide la madre e si spara: i drammi della fatica di vivere

Due tragedie familiari in due giorni, in una Liguria sempre più anziana. E tutti gli schemi saltano. Non sono femminicidi, anche se sono due uomini ad ammazzare due donne. E nulla sarebbe più sbagliato che semplificare chiamandole tragedie della solitudine quelle accadute ieri mattina a Carcare, dove un figlio ha ucciso l'anziana madre e si è poi sparato e l'altra sera a Genova, dove un marito ultratantenne ha strangolato la moglie tentando il suicidio. VIANI / PAGINE 2 E 3

L'ANALISI

GIUSEPPE CONTE / PAGINA 3

SE LA FAMIGLIA
SMETTE DI ESSERE
UNA PROTEZIONE

Sono nude tragedie esistenziali, nate da misteriose alchimie dell'anima di fronte ad anzianità estrema e malattia, con tutte le sofferenze che comportano.

AURUM 1982

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

BUONGIORNO

Il sublime dell'indecente

MATTIA FELTRI

Fino a un paio di giorni sia voi sia io eravamo all'oscuro dell'esistenza di un rapper di nome Junior Cally. Ora è la volpe cui tutti i cani, alcuni generosamente portatori della similitudine, danno la caccia per i testi violenti e sessisti (riferisco i giudizi dell'intero arco costituzionale, di coloro riconvertito alla grazia), soprattutto inadeguati a quella fioriera di animi gentili che vorrebbe essere il festival di Sanremo. Il presidente della Rai, Marcello Poia, l'ha giudicata una scelta «eticamente inaccettabile», come se l'arte dovesse avere a che fare con l'etica, classica superstizione di chi l'etica l'ha riposta in cantina. L'arte deve ricreare l'attimo, può salire al sublime o disvelare l'indecente, e vi risparmierei l'ozioso elenco degli artisti osceni e dunque grandiosi. Soltanto mi viene in mente che quand'ero ra-

gazzo il ruolo dello scapestrato, drogato, sconcio, renitente ai sacri valori, cioè il Junior Cally del tempo, apparteneva a uno oggi consacrato padre della patria musicale: Vasco Rossi. Una sua canzone, Colpa d'Alfredo, trattava di una ragazza insignita del titolo di prostituta (con un termine più brusco, però) poiché l'aveva mollato per uno con la macchina più grossa, uno di Napoli sobriamente ribattezzato l'Africano. Non so se fosse poeta, se salisse al sublime o disvelasse l'indecente, ma so che la più grande opera d'arte di Vasco Rossi fu un atto di mutismo quando, trent'anni fa, a metà canzone mollò il palco del festival e, siccome c'era il playback, le strofe continuarono senza che ci fosse nessuno a cantarle. E in un sublime istante si disvelò l'indecente ipocrisia di Sanremo. —

AURUM 1982

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole
Da industria 4.0
a ricerca e Ace:
tutti gli sconti
della manovra



- a 0,5 euro oltre
al quotidiano

Dichiarazioni 2018
Ammortamenti:
con super e iper
le partite Iva fanno
il pieno di benefici

Mobili e Parente
Servizio a pag. 3



FTSE MIB 24002,45 -0,57% | SPREAD BUND 10Y 158,90 -0,10 | €/S 1,1085 -0,21% | ORO FIXING 1560,15 +0,16% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

Pace fiscale, Entrate a caccia di chi paga solo le prime rate

LOTTA ALL'EVASIONE

Nel mirino chi ha aderito ai condoni 2019 ma non ha saldato il debito per intero

Oltre alle somme dovute i contribuenti dovranno pagare sanzioni e interessi

Al setaccio le sanatorie su processi verbali, avvisi di accertamento e liti

Edizione chiusa in redazione alle 23

Stretta contro i «furbetti delle rate»: nel mirino i contribuenti che hanno concordato una pace fiscale, sfruttando i benefici del condono, segretamente quelli del 2019, ma poi hanno pagato solo la prima o le prime rate scappando dagli altri debiti fiscali. L'agenzia delle Entrate ha inviato le istruzioni agli uffici per monitorare e attivare il recupero con sanzioni e interessi nei confronti di chi ha aderito alle sanatorie su processi verbali di constatazione, avvisi di accertamento e liti pendenti. D'incanto diverso per i casi di «lieve inadempimento»: a chi ha versato in ritardo o in modo insufficiente le Entrate presenteranno il conto con la maggiorazione degli interessi.

Mobili e Parente - a pag. 3

REATI TRIBUTARI

Dichiarazioni infedeli: soglie più basse e sanzioni più severe

Lorio, Ambrosi e Leo - a pagina 23

Retribuzioni, operai e impiegati destinatari del taglio al cuneo fiscale

FISCO E SALARI

In totale sono 16 milioni i lavoratori dipendenti beneficiari dell'intervento

Sono gli impiegati e gli operai beneficiari del maggioramento del taglio del cuneo fiscale finanziato dalla legge di Bilancio con 3 miliardi per quest'anno e 5 miliardi per il 2021. Il bonus riguarda soprattutto le retribuzioni dei lavoratori dipendenti con redditi da 26mila a 60mila euro. In totale sono 16 milioni i lavoratori dipendenti beneficiari.

Pugliesi, Tucci - a pag. 2

50 per cento

Milleproroghe Sale il bonus per la ricerca al Sud, nuovo fondo per le imprese in crisi

La nuova percentuale del credito di imposta per chi investe in ricerca nel Mezzogiorno nel 2020 (era del 125 fino a quest'anno)

Carmine Fortina - a pag. 2

TENDENZE

L'INDUSTRIA CHE CRESCE E LE RIFORME NON FATTE

di Marco Fortis

Un nostro recente articolo («Più, quando l'Italia fa meglio della Germania», "Il Sole 24 Ore", 7 gennaio 2020) ha suscitato attenzione per aver dimostrato che, al netto del contributo della pubblica amministrazione (Pa), di difesa, sanità e istruzione, nel triennio 2015-17 l'economia italiana è cresciuta per tre anni di fila di più delle economie tedesca e francese. Fatto mai avvenuto da quando è iniziata la circolazione monetaria dell'euro. Pertanto, può essere utile approfondire le cause di questa performance del nostro sistema economico, aggiungendo alcune ulteriori evidenze. Già attraverso una valutazione più dettagliata del contributo dei diversi settori alla crescita delle quattro maggiori economie dell'Euroarea, estendendo la nostra comparazione alla Spagna.

— Continua a pagina 30



IL PARADOSSO AMBIENTALE



In viaggio. Boom del trasporto di rifiuti. Il settore soffre la mancata realizzazione di nuovi siti di trattamento

Rifiuti, 200mila tir per trasportarli fuori dalle regioni prive d'impianti

Sono più di 200 mila i camion, fra tir e «compattatori», necessari ogni anno per trasportare i rifiuti prodotti dalle regioni che non hanno abbastanza impianti per smaltirli, e che per questo motivo li destinano alle discariche o ai terminali autorizzati situati in altre regioni o all'estero. I calcoli sono

stati fatti dal centro studi di Ref Ricerche, gli economisti hanno provato ad allineare questi veicoli in una fila immaginaria e hanno concluso che i camion formerebbero una colonna lunga 3.300 chilometri, quasi la distanza tra Reggio Calabria e Mosca.

Jacopo Gilbertto - a pag. 9

PANORAMA

GIUNTA IMMUNITÀ DEL SENATO

Primo sì al processo per Salvini, assente la maggioranza

Si della Giunta per le Immunità del Senato al processo a Salvini sull'ipotesi di accusa di sequestro di persona nella vicenda della nave Gregorini: respinta la proposta del presidente Gasparri di negare la richiesta di autorizzazione a procedere. Assenti per protesta i senatori di maggioranza e gruppo misto. L'ultima parola spetta ora all'Aula. Salvini: «Vado in galera spaccatori e mafiosi, non i ministri che hanno difeso il loro Paese».

— a pagina 7

MERCATI

Per i fondi hedge 178 miliardi di utili nel 2019 Elliott nella top 10

Graziani - a pag. 13

TARANTO

Ex Iva, produzione in calo: fermata l'acciaiera 1

La crisi dell'acciaio continua e ArcelorMittal si scontra con i freni a Taranto. Da giovedì il siderurgico cederà in funzione una sola acciaieria, la 2, e fermerà fino a marzo la 1. I sindacati dicono che l'azienda ha motivato lo stop con problemi nel rifornimento di materie prime e nella commessa.

— a pagina 20

ENERGIA

Sorgenia, «perché le banche hanno scelto F2i-Asterion»

«Una ristrutturazione realizzata dalle banche in modo lungimirante e diverso dal solito». Così Angelo Barbarulo, presidente di Sorgenia Holding racconta perché il turn around di Sorgenia è può essere considerato «un caso di scuola» anche per il futuro.

— a pagina 19

Prezzi del petrolio in tensione dopo lo stop produttivo in Libia

ENERGIA

Offerta ridotta di oltre 1 milione di barili al giorno. Problemi anche per l'Eni



L'allarme della Bri
Dai cambi climatici i rischi del cigno verde sulla finanza

Laura Serafini - a pag. 4

Mercati petroliferi in tensione sulle ultime notizie in arrivo dalla Libia, dove il generale Khalifa Haftar ha fermato l'attività nei terminali petroliferi dell'est del Paese, bloccando estrazioni per circa 1 milione di barili al giorno. Una mossa che danneggia l'intero Paese, che dipende dalla vendita di oro nero. Problemi anche per l'Eni, che ha ridotto la produzione del giacimento di El Fed.

Bicilomo e Bongiorno - a pag. 5

STRATEGIE AZIENDALI

Ecco perché è necessario valorizzare il capitale umano

di Philippe Donnet

Caro Direttore, come mantenere le persone in cima alle priorità delle aziende per cui lavorano è un tema cruciale per ogni leader. La sensazione, però, è che il mondo del business non sempre ne sia adeguatamente consapevole.

— Continua a pagina 30



Generali, il cco Philippe Donnet

.salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Camicie bianche, arriva la legge anti violenze

I pazienti e i loro familiari sono avvertiti: aggredire medici o infermieri potrebbe tradursi in dure condanne (fino a 6 anni di carcere). Il Parlamento sta accorrendo sul Dd sulla sicurezza degli esercenti e delle professioni sanitarie (potrebbe arrivare alla Camera in febbraio).

Bartoloni - a pag. 29



Allarme dell'Oms sul coronavirus diffuso in Cina

Approfondimenti sul sito www.ilsole24ore.com/salute





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 21 gennaio 2020
Anno LXXVI - Numero 20 - € 1,20
S. Agnese

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - *Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

FUGA DAL RIGORE

I portoghesi di Banca d'Italia

Dopo avere imposto al governo italiano leggi come la Fornero e strette fiscali i dipendenti di Visco vanno in Portogallo a godersi la pensione esentasse. E la Cisl li incoraggia pure

Vitinia

Parto in casa Morta neonata

La piccola aveva ferite nella zona del cranio Fermata la madre

Ossino a pagina 18

Traffico

Peggior di Roma soltanto Bogotà

Secondi nel mondo per ore perse in auto sono 254 all'anno



Laghi a pagina 17

Saluti romani

Lotito chiede i danni ai tifosi

Lettera della società agli ultras «pizzicati» nella gara col Rennes

Pieretti a pagina 35

Paura al Celio

Una voragine vista Colosseo

Sprofonda la strada in via Marco Aurelio Evacuato un palazzo



Conti a pagina 15

Il Tempo di Oshø

Sinistra assente, no di Forza Italia e FdI Allora Salvini si manda a processo da solo

La Rosa a pagina 7



"Così 'n c'è gusto però"

Plebiscito Capitale per Calenda

Caos rifiuti

L'Ama dà buca ai grillini Oggi corteo in Campidoglio

Magliaro a pagina 16

... Se si votasse oggi il primo turno per le elezioni amministrative a Roma il centrosinistra avrebbe 5 punti scarsi (per la precisione 4,7) di vantaggio sul centrodestra, con cui se la vedrebbe al ballottaggio. Fuori partita il Movimento 5 Stelle, fermo al 18,1%. Quanto ai candidati, se si tenessero oggi le primarie del centrosinistra il vincitore sarebbe - con ampio margine, l'ex ministro Carlo Calenda.

Di Mario a pagina 14

... Dopo avere imposto agli italiani la stretta della legge Fornero e il rigore nei conti pubblici, i primi a fuggire dall'uno e dall'altra sono i funzionari della Banca d'Italia. Che puntano sul Portogallo esentasse per godersi la ricca pensione. Perfino la Cisl suggerisce loro di farlo, e giovedì organizza una giornata di studio sui vantaggi della fuga dalle tasse italiane.

Caleri a pagina 8

La proposta

Idea Inps per uscire prima «Ma solo col contributivo»

a pagina 7

In fila per fare bella figura

Impegni solenni, zero fatti Tutti in passerella a Davos

De Mattia a pagina 7

Il fatto non sussiste



FURBETTI CHE NON LO ERANO

Il vigile timbra in mutande Prima rovinato a vita, ora assolto e tante scuse

Sereni a pagina 11

Confederazione Italiana Medici Ospedalità Privata

BLOCCO DEL CONTRATTO: SCIOPERO NAZIONALE MEDICI SANITA' PRIVATA 24 GENNAIO 2020 DURATA: 24 ORE

CIMOP: "CONTRO IL DEGRADANTE BALLETTINO DI RISORSE" #SIANOMEDIGINONFIGURINE

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo



Ha successo, indubbiamente, questa edizione de "La Pupa e il seccione e viceversa", con Paolo Ruffini e Francesca Cipriani, che va in onda il martedì alle 21.20 su ItaliaUno. Mi domando: è solo questione di belle donne o c'è qualcosa in più a intrigare i telespettatori? Penso che faccia curiosità il rapporto tra giovani e abbastanza giovani e si pensa, seguendo il e divertendosi, di conoscere qualcosa sui rapporti uomo-donna tra giovani. Forse non è vero, ma spesso la televisione illude.

Mi fa piacere che sia tornata, su Retequattro, (...)

segue a pagina 33

Martedì 21 Gennaio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 16 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l. 46/04, DCB Milano
* A bolli e postmark, in abbonamento con bolli con La Casa di Sestini e C. 120

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



GB SOFTWARE
SOFTWARE CONTABILI E FISCALI
NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE
RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI
www.gbsoftware.it
06-97626328

Per il grande balzo verde l'Italia verserà alla Ue 900 milioni di euro ma ne riceverà soltanto 364
Tino Oldani a pag. 5

INTEGRATO
GESTIONALE PER LO STUDIO
TUTTO INCLUSO da 96 €/mese
www.softwareintegrato.it
06-97626328
è un prodotto GB SOFTWARE

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

I DATI DEL 2017
Imprese, 8 mld di agevolazioni Boom del super ammortamento
Pravino a pag. 23

Lotteria fiscale con delazione

Se l'esercente si rifiuta di inserire il codice del cliente, quest'ultimo potrà segnalarlo (online) all'Agenzia delle entrate come contribuente a rischio

LEGGI DI BILANCIO
Quel pacchetto di tasse etiche che vale 13 mld €
Mandolei a pag. 27

Se l'esercente si rifiuta di inserire il codice lotteria del cliente nello scrutinio fiscale quest'ultimo potrà infatti segnalarlo telematicamente al fisco, additandolo come contribuente fiscalmente a rischio. Lo ha previsto un emendamento al collegato fiscale alla manovra 2020 che, in origine, prevedeva la possibilità di una sanzione da 100 a 500 euro nei confronti dell'esercente che si rifiutava di far partecipare il cliente alla nuova lotteria
Bongi a pag. 26

Per le suppletive senatoriali a Napoli il Pd scontenta l'M5s scegliendo Ruotolo



Vincenzo De Luca contro tutti. Una parte del Pd vorrebbe avvicinarlo alla regione Campania. I M5s pongono il suo ritiro quale precondizione per il dialogo col Pd per una possibile alleanza. La sinistra radicale guidata da de Magistris è pronta a scendere in campo per abbaragli il passo. Un fuoco di fila che preoccupa il segretario pd, Zingaretti, che ha avuto, inutilmente, un incontro a quattro occhi per convincerlo a un passo indietro. Ma De Luca è uomo di battaglia e ha risposto picche. Intanto il prossimo 23 febbraio si terranno le elezioni suppletive per un seggio al Senato e il Pd ha tirato fuori dal cappello per questo seggio Sandro Ruotolo, ex giornalista Rai. Una mossa che ha spiazzato il M5s.
Valentini a pag. 6

INSEGUONO IL MERITO
Il Sud ha perso in dieci anni 2 milioni di giovani andati all'estero
Morra a pag. 8

OBIETTIVO MEDITERRANEO
Consegnati a Sigonella i super droni della Nato
Merli a pag. 4

CONSCRATA DAL FIGARO
Mai così in voga la grande cucina italiana in Francia
Scaroni a pag. 11

CIRCOLARE DIRETTORIALE
Aree in crisi, sarà più facile accedere alle agevolazioni
Lenzi a pag. 29

Emendamento al Milleproroghe inibisce alle p.a. il conferimento di incarichi con compensi inadeguati
Professioni, vietato lavorare gratis

Vietato alle p.a. di conferire incarichi professionali o affidare opere pubbliche nell'ambito delle quali siano previsti incarichi professionali, il cui compenso pattuito non sia proporzionato alla quantità e alla qualità del lavoro svolto, nonché al contenuto e alle caratteristiche della prestazione, anche tenuto conto dei parametri per la liquidazione giudiziale dei compensi e dei parametri per le professioni regolamentate. A pena di nullità.
Cervasio-Damiani a pag. 24

DIRITTO & ROVESCIO
Non era un magistrato di prima nomina. Il che, intendiamoci bene, sarebbe stato ugualmente grave. Ma era addirittura un presidente di sezione della Corte di appello di Catanzaro. Approfittando della sua carica, Marco Petrini si faceva pagare per agitare le sentenze. E alle giovani laureate in legge che cercavano di superare senza fatica i difficili esami per diventare avvocate, chiedeva delle prestazioni, diciamo così, in natura che, dice l'accusa, sono state filmate mentre venivano consumate anche nell'ufficio del talo magistrato. Ovviamente sulle accuse gravissime si esprimono i tribunali. Intanto però in questa vicenda, che getta ombre penitissime su una funzione così delicata, c'è anche un aspetto positivo. Gli inquirenti che hanno autorizzato le intercettazioni non sono arretrati davanti a un collega, e le forze dell'ordine che le hanno eseguite lo hanno fatto nel massimo silenzio. Marco Petrini quindi non ha fruito di connivenze. Lo Stato, in questo orribile vicenda, è rimasto sano. E merita ogni elogio.

MA LA FRANCIA È CONTRO TEMENDO DI PERDERE POTERE
Libia, la soluzione è una forza di interposizione africana



Una forza di interposizione africana. Questa sarebbe, per la Libia, la soluzione preferibile. Ma la Francia, come al solito, è contraria. Potrebbero assegnarla all'Italia mettendoci sulle braccia. La dichiarazione finale della conferenza di Berlino vincola le due parti libiche a rispettare la tregua e tutti gli altri a non rifornirle di armi. Prima della fine di gennaio a Ginevra si riuniranno gli ufficiali delle due parti (5+5) che costituiranno la commissione militare incaricata di sorvegliare la tregua e, se possibile, iniziare un percorso di avvicinamento. Haftar oggi domina la scena. Sarraj è, all'evidenza, più debole.
Cocopardo a pag. 4

SERGIO MATTEO SAVARESI
I brand seguiranno i consumatori in movimento
Cipriani a pag. 14

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Aiuti alle imprese - La circolare del ministero dello sviluppo economico
Testamento biologico - Il regolamento del Minsalute sulle banche dati
IO ONLINE
Frodi fiscali e consulenti - La sentenza della Corte di cassazione

ECCO IL LISTINO
Bastano 10 euro per 990 follower su Facebook, 2.439 su Twitter o 3.846 su Instagram
Secchi a pag. 16

LA GUIDA CAMBERO ROSSO
Gelaterie d'Italia, questi sono i conigli migliori
a pag. 14

PURCHÉ MADE IN ITALY
Roberto Brazzale scopre e premia gli eccellenti pittori
Sottilaro a pag. 15

INTEGRATO SOFTWARE PER COMMERCIALISTI
Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...
Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.
da 96 €/mese
è un prodotto GB SOFTWARE
SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328

Con il software delle banche leader 2019 e 2018 in più. Con il software di bilancio e i bilanci collegati a 5000 euro. Con software aggiuntivo di diritto che ha a 5000 euro.



LA NAZIONE

MARTEDÌ 21 gennaio 2020 1,60 Euro **Nazionale** FONDATO NEL 1859 www.lanazione.it



Il programma per il centrosinistra

Elezioni toscane
Giani lancia la sfida:
«Riparte lo sviluppo»

Baroni, Caroppo e commento di Pini alle pagine 2 e 3



Diocesi di Spoleto

«Bocciati»
i padrini
delle cresime

Peppoloni a pagina 10



Processo a Salvini, autogol Pd-M5s

Caso Gregoretti: maggioranza assente, ma la Lega vota sì. Il leader leghista: pronto ad andare in prigione **Polidori e Farruggia alle p. 4 e 5**

Il caso migranti

L'assist
giallorosso
al Capitano

Massimo Donelli

Dunque, alla fine i giallorossi hanno deciso di rinunciare alla testa di Salvini. E hanno preferito rimetterci la faccia. La loro. Perché dopo aver spiegato in mille interviste che il leader della Lega "Sì!", andava processato per il caso Gregoretti (la nave con 135 migranti tenuta al largo di Lampedusa dal 27 al 31 luglio 2019); dopo averlo urlato in tutte le piazze reali e virtuali; dopo averlo ribadito in tutti i talk e tutti i tg... Ebbene, dopo cotanta grancassa, ieri hanno disertato la Giunta delle immunità del Senato per evitare che il proprio "Sì!" venisse brandito dal nemico come uno strumento di propaganda negli ultimi giorni della campagna elettorale in Emilia Romagna.

Continua a pagina 4

TORNA LO SPETTRO SARS: IL NUOVO VIRUS SI TRASMETTE DA UOMO A UOMO. ALLERTA SUI VOLI LA FARNESINA: VIAGGI A WHUAN SOLO SE NECESSARIO. PASSEGGERI MONITORATI A FIUMICINO



Belardetti e Firenzani a pagina 9

DALLE CITTÀ'

Firenze

Rivoluzione
parcheggi
Sosta gratis
per i residenti

Fichera in cronaca

Firenze

Caos transenne
Cosa c'è dietro
l'affare segnaletica

Conte in cronaca

Fiorentina

Iachini lo vuole
ma Duncan
costa 20 milioni

Giorgetti nel QS



Pressing per l'esclusione del rapper sessista

Un altro caso a Sanremo
La Bellucci: non ci sarò

Spinelli a pagina 27



Lazio sanzionata, il presidente scrive agli ultras

Saluti nazisti allo stadio
Lotito: pagatemi i danni

Franci a pagina 11

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

*Fonte: Mercato Integratori Alimentari a base di Serenoa repens, dati IQVIA, Ultimo Anno Mobile Novembre 2019





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°17

Martedì 21 gennaio 2020

Oggi con *Salute all'interno*

In Italia € 1,50

L'editoriale

Il pieno e il vuoto della sinistra

di **Ezio Mauro**

È una questione di pieni e di vuoti. C'era evidentemente un vuoto, in mezzo alla politica italiana, che improvvisamente si sta colmando: come se il sistema, giunto sull'orlo dello squilibrio tra destra e sinistra, sentisse il bisogno di compensare l'interpretazione feroce che il populismo stava dando del Paese, allontanandolo dall'immagine di sé coltivata nel lungo Dopoguerra di crescita e progresso. Quel vuoto era prima di tutto fisico, materiale. Nessuna voglia di mettersi in gioco, contendere lo spazio dell'agorà nella discussione pubblica, uscire di casa e tornare a competere: dando ragione a Zygmunt Bauman, quando diceva che nella percezione della democrazia contemporanea la posta in gioco è ormai troppo bassa, comunque, e chiunque vinca o perda, con qualunque programma, poco o nulla cambia per la vita concreta del cittadino. Il risultato numerico, inevitabilmente, era l'astensione in crescita vertiginosa a ogni elezione: una rinuncia a partecipare che anticipava il grande rifiuto generalizzato che diventerà l'anima trionfante dell'antipolitica. Perché il vuoto, com'è chiaro, era soprattutto politico. Riempito da partiti, naturalmente, e meno male: ma disertato dalle culture politiche, quelle che fanno muovere le bandiere, danno un'identità riconoscibile alle forze in campo e nobilitano gli interessi legittimi che queste forze rappresentano, in una visione generale del Paese e addirittura del mondo.

● continua a pagina 27

“Processate Salvini” Firmato Salvini

Gregoretti, la maggioranza lascia la giunta. Soltanto la Lega vota sì all'incriminazione del proprio leader Di Maio lo attacca: “È passato dal sovranismo al vittimismo”. Zingaretti: “Uso politico della giustizia”
Pensioni, no del governo a proposta dei sindacati: costa 20 miliardi

Il punto

L'autolesionismo della tattica Pd

di **Stefano Folli**

Ci sono pochi dubbi che Salvini desiderasse un palcoscenico per gli ultimi giorni di campagna elettorale, dove esercitare il suo talento di astuto demagogo con quel tanto di enfasi cinica che lo porta a paragonarsi a Guareschi o a Silvio Pellico e a invocare un “processo politico” che lo coinvolga insieme a tutto il “popolo italiano”. Il problema è che questo palcoscenico glielo ha fornito la maggioranza di governo.

● a pagina 27

Caso Gregoretti, dal Senato arriva il primo via libera all'autorizzazione a procedere nei confronti dell'ex ministro dell'Interno Matteo Salvini. Dopo un'accesa battaglia, sono i senatori della Lega a dire sì al processo per il leader. Nell'aula di Sant'Ivo alla Sapienza a prendere parte alla seduta decisiva della giunta per le Autorizzazioni e le immunità di palazzo Madama ci sono solo i dieci senatori del centrodestra. La maggioranza, infatti, decide di disertare i lavori. Pertanto, decisivi in giunta i 5 leghisti che bocciano la relazione del presidente Gasparri il quale chiedeva di negare l'autorizzazione a procedere per il capo della Lega. «Risolviamola una volta per tutte» è stata la sfida di Salvini prima del voto. Ma Di Maio: «È passato dal sovranismo al vittimismo».

di **Conte, Lopapa, Mastrobuoni Milella, Vecchio e Ziniti**
 ● alle pagine 2, 3, 4, 6 e 7

Controlli anche in Italia

Il virus cinese fa paura “Si può trasmettere da uomo a uomo”



di **Bocci, Pini e Santelli** ● alle pagine 12 e 13

IL FILM DI SAM MENDES



▲ **Il candidato** Una scena di “1917” in lizza per dieci premi Oscar

Quei due ragazzi nell'orrore del 1917

La loro corsa nelle trincee per salvare i compagni ci costringe a vedere il passato e il buio del presente

di **Natalia Aspesi**

Un suono monocolore che genera inquietudine e paura, un luogo incolore e sconfinato che trasmette solitudine e pericolo, due ragazzi in divisa, dal viso puro quasi adolescente, che corrono ansimando su questa landa grigia: pare quasi di sentire l'odore putrido della morte. Così da subito *1917* (tutto girato in Inghilterra) ci rinchiude in una delle tante storie desolate della Prima Guerra Mondiale sul fronte occidentale.

● a pagina 32

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

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

30 CAPSULE MOLLI

1 CAPSULA AL GIORNO

* Fonte: Mercato integratori alimentari a base di Serenoa Repens, dati IQVIA Ultima Anno, febbraio, novembre e 2019

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

A. MENARINI

Sanremo senza pace

Addio Bellucci Amadeus sempre più solo

di **Sebastiano Messina**

Avevamo cinque giorni l'anno nei quali la politica cedeva il passo all'unico genere capace di battere in popolarità il calcio: le canzonette. Ci stanno togliendo pure i cinque giorni di Sanremo.

● a pagina 26
 servizi di **Celi, Fumarola e Vitale**
 ● alle pagine 10 e 11

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
 Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Soci: Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



L'inedito Leopardi sconosciuto
A Napoli una recensione su Dante

EMANUELA MINUCCI - P. 24

Festival Nella testa di Junior Gally
Così nasce il rapper anti-sistema

AMABILE, CASTAGNERI E TAMBURRINO - PP. 22-23



CR7-record Undici reti in 7 gare
Sarri: Cristiano si nutre di gol

GIANLUCA ODDENINO - P. 35



LA STAMPA



MARTEDÌ 21 GENNAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 20 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

SI DEL CARROCCIO IN GIUNTA, ORA DECIDE IL SENATO

Gregoretti: Salvini sceglie la strada del processo

Mossa per infiammare la campagna in Emilia
Bibbiano si prepara al flash mob di Santori

Il voto di domenica in Emilia e il caso Gregoretti sono i due banchi di prova per Salvini. La Lega, con l'assenza in Giunta di Pd e M5S, ha da-

to l'ok al processo per l'ex ministro dell'Interno: ora sarà l'Aula a decidere. GIUBILEI, GRUGNETTI, LA MATTINA, MAGRI, MARTINI E SORGI - PP. 2-5

PERCHÉ VINCERÀ IL CENTRO SINISTRA

LE SARDINE SALVERANNO BONACCINI

FEDERICO GEREMICCA
ROMA

Forse è cominciata così, con un appello Facebook talmente strampalato da far sorridere: «Nessuna bandiera, nessun partito, nessun insulto. Crea la tua sardina e partecipa alla primarivoluzione ittica della storia». Era l'inizio di novembre, i sondaggi emiliano-romagnoli annunciavano catastrofi e certo nemmeno Zingaretti - che pure è un ottimista - poteva immaginare che a dare una mano nel momento del bisogno arrivasse il più imprevedibile e indecifrabile dei soccorsi: un soccorso litico, appunto.

CONTINUA A PAGINA 4

PERCHÉ VINCERÀ IL CENTRO DESTRA

NO, DARANNO OSSIGENO ALLA LEGA

GIOVANNI ORSINA
ROMA

L'alleanza di destra-centro a trazione salviniana può giocare delle buone carte in Emilia-Romagna. Le migliori sono di carattere nazionale, ma ce ne sono di buone anche in loco. E perfino le Sardine potrebbero aiutarla.

Il secondo governo Conte è nato con l'intento esplicito di evitare la fine della legislatura e negare al leader leghista la possibilità di vincere le elezioni.

Così facendo ha mandato agli elettori due messaggi.

CONTINUA A PAGINA 4

FORNERO RISPONDE ALLE CRITICHE DI LANDINI: LA MIA, UNA RIVOLUZIONE NECESSARIA

Riforma delle pensioni e meno Irpef il governo studia la nuova manovra

BERTINI, GRASSIA, SEMPRINI E LA LETTERA DI DEL SA FORNERO - PP. 6-7 COMMENTO DI LEPRU - P. 21

Cina, il virus si trasmette tra le persone Allerta negli aeroporti di Usa ed Europa



L'allarme arriva dalla Cina: «Il nuovo virus si trasmette da uomo a uomo». Solo nell'ultimo week end le autorità di Pechino hanno confermato 136 casi. Nella foto una ragazza con la mascherina anti-contagio IANNUZZI, PACI E TORTELLO - PP. 8-9

STAMPA PLUS ST+

IL FORUM

PAOLO MASTROLILLI

Trump porta a Davos
l'agenda
per la sua rielezione

P. 11



IL CASO

ISAIA E MENDUNI

Sanremo, assolto
il vigile che timbrava
in mutande

P. 13



LE STORIE

PAOLA SCOLA

Cuneo, in quota
per imparare il lavoro
del Soccorso alpino

P. 27

FRANCESCO FALCONE

A Torino l'opera lirica
su maxi-schermo
"È come alla Scala"

P. 27



BUONGIORNO

Il sublime dell'indecente

MATTIA FELTRI

Fino a un paio di giorni sia voi sia io eravamo all'oscuro dell'esistenza di un rapper di nome Junior Gally. Ora è la volpe cui tutti i cani, alcuni generosamente portatori della similitudine, danno la caccia per i testi violenti e sessisti (riferisco i giudizi dell'intero arco costituzionale, di colpo riconvertito alla grazia), soprattutto inadeguati a quella fioriera di animi gentili che vorrebbe essere il festival di Sanremo. Il presidente della Rai, Marcello Foa, l'ha giudicata una scelta «eticamente inaccettabile», come se l'arte dovesse avere a che fare con l'etica, classica superstizione di chi l'etica l'ha riposta in cantina. L'arte deve ricreare l'attimo, può salire al sublime o disvelare l'indecente, e vi risparmierei l'ozioso elenco degli artisti osceni e dunque grandiosi. Soltanto mi vien in mente che quand'ero ra-

gazzo il ruolo dello scapestrato, drogato, sconcio, renitente ai sacri valori, cioè il Junior Gally del tempo, apparteneva a uno oggi consacrato padre della patria musicale: Vasco Rossi. Una sua canzone, Colpa d'Alfredo, trattava di una ragazza insignita del titolo di prostituta (con un termine più brusco, però) poiché l'aveva mollato per uno con la macchina più grossa, uno di Napoli sobriamente ribattezzato l'Africano. Non so se fosse poesia, se salisse al sublime o disvelasse l'indecente, ma so che la più grande opera d'arte di Vasco Rossi fu un atto di mutismo quando, trent'anni fa, a metà canzone mollò il palco del festival e, siccome c'era il playback, le strofe continuarono senza che ci fosse nessuno a cantarle. E in un sublime istante si disvelò l'indecente ipocrisia di Sanremo.

Assoporti: tutelare coste e scali, ridurre la burocrazia

Il mare, le coste, i porti con gli approdi commerciali e turistici, diverranno un po meno inquinati con l' iniziativa di **Assoporti**. L' Associazione ha deciso di scendere in campo per promuovere iniziative ambientali, ma non solo. **Assoporti** ha l' obiettivo, in una Nazione, assediata dalla burocrazia, di promuovere la "Semplificazione delle procedure e dei linguaggi", in altri versi se si vuole meno inquinamento serve anche snellire procedure e carte inutili. La parola d' ordine quindi è ridurre le scartoffie per puntare anche su una migliore e maggiore tutela ambientale. Con questa premessa, l' Associazione dei Porti Italiani con il suo presidente Daniele Rossi è scesa in campo per avviare un percorso di promozione di iniziative ambientali puntando allo snellimento delle procedure. "Una semplificazione che dovrà interessare diversi ambiti," spiega Rossi, "da quello normativo, sul quale siamo impegnati quotidianamente nelle sedi ministeriali per trovare soluzioni e fornire suggerimenti in tema di dragaggi e piani regolatori; a quello della comunicazione, che deve avere basi scientifiche, ma essere fruibile da tutti. Con questo, intendo che anche la comunicazione dovrà essere sostenibile da un punto di vista lessicale, per raggiungere tutti". Nei giorni scorsi, le Autorità di Sistema Portuale con i propri tecnici addetti alle attività di comunicazione e promozione, si sono riuniti presso **Assoporti** per la pianificazione delle attività 2020, e in questo contesto la sostenibilità è stata al centro del dibattito. "L' obiettivo", fa inoltre presente **Assoporti**, "è quello di diffondere la conoscenza e la cultura della tutela dell' ambiente, con particolare riferimento al sistema costiero e portuale". Nel contesto dei carburanti alternativi, rientra in particolare l' attività di integrazione sociale dei porti e rapporto porto-città. Questo processo è pienamente in sintonia anche negli obiettivi posti dalle Nazioni Unite in tema di sostenibilità (i cosiddetti Sustainable Development Goals). "A questo fine", prosegue Daniele Tossi, "si prevede di organizzare un evento a Roma nel primo quadrimestre del 2020 con il coinvolgimento di ministeri, istituzioni e operatori. Concludendo, il presidente di **Assoporti** ha ricordato, "Oggi la sensibilità verso i temi ambientali e sociali è alta e chi svolge un' attività economica deve condividere un percorso di consapevolezza verso una maggiore "sostenibilità" dell' impresa". Naturalmente non sarà una svolta immediata ed epocale, tuttavia il cambiamento a favore dell' ambiente è nelle cose. "In **Assoporti** abbiamo iniziato a dare i primi segnali di cambiamento verso una maggiore sostenibilità eliminando l' uso della plastica ed utilizzando soltanto materiali riciclabili. Si tratta", conclude Daniele Rossi, "di piccoli passi, ma sono segnali di cambiamento." **Assoporti** coste porti scali Condividi 0.



Investimenti trappola Zes: 32 diversi visti

Il Decreto semplificazioni non accelera l'iter Per le nuove iniziative un percorso a ostacoli

Vanno bene le Zone economiche speciali, va bene il Decreto semplificazioni che ha ridotto i tempi, spesso dimezzandoli, entro i quali le diverse amministrazioni devono esprimere i loro pareri e rilasciare le autorizzazioni per nuove iniziative produttive. Ma tra norme nazionali e norme regionali per completare il percorso servono 32 visti. Per Ugo Patroni Griotti, presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli), «il gap infrastrutturale tra Nord e Sud è abissale e la burocrazia impedisce di colmare la forbice». Per lui da **Assoporti** il compito di interloquire con il governo per ottenere, di concerto con le Regioni, procedure più snelle. Martucci a pag.4.



Speciali, ma non semplici: le Zes e le 32 autorizzazioni

È il numero di richieste necessarie per avviare un investimento: grido d'allarme dalle Authority I governatori regionali e Assoportri hanno chiesto in deroga l'autorizzazione unica

ORONZO MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI Vanno bene le Zone economiche speciali, va bene il Decreto semplificazioni che ha ridotto i tempi, spesso dimezzandoli, entro i quali le diverse amministrazioni devono esprimere i loro pareri e rilasciare le autorizzazioni necessarie ad avviare nuove iniziative produttive. Ma non va bene che tra norme nazionali e norme regionali per completare il percorso sia necessario ottenere 32 visti, tra permessi e autorizzazioni, e che come ha spiegato ieri su Il Mattino di Napoli Nando Santostaso, anche con il Decreto semplificazioni per un investimento nelle aree Zes 32 autorizzazioni erano previste e 32 ne sono necessarie ancora oggi. Il presidente dell' Autorità di sistema Portuale della Campania, Pietro Spirito, ricorda che «per avere il via libera per gli allacciamenti alle utenze e ai servizi può non bastare avere le autorizzazioni se preventivamente non si sono preallertate le società che devono poi materialmente provvedere». Condivide in pieno la gravità della situazione il presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale (porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) Ugo Patroni Griffi, il quale è stato incaricato da **Assoportri** di interloquire con il governo per ottenere, di concerto con le Regioni, nuove semplificazioni e procedure più snelle nelle aree Zes collegate ai porti del Sud e nelle Zls (Zone logistiche semplificate) collegate ai porti del Centro e del Nord Italia: «Il gap infrastrutturale tra Nord e Sud è oramai abissale. La burocrazia impedisce di colmare la forbice», sottolinea Patroni Griffi. «Le Zes non sono sufficientemente affrancate dalla burocrazia Ecco perché i governatori delle Regioni meridionali e **Assoportri** hanno chiesto la previsione di uno strumento in deroga: l' autorizzazione unica. Il nostro Paese se liberato da sovrastrutture burocratiche potrebbe davvero correre. Lo dimostra il ponte Morandi a Nord, e il porto di Taranto a Sud. Il ponte sta per essere ricostruito in tempi europei. Mentre il collega Prete ha potuto realizzare le infrastrutture essenziali e necessarie alla reindustrializzazione di Taranto e del suo porto in pochissimi anni, con investimenti per oltre 500 milioni, grazie ai poteri conferiti con il DpR 17 febbraio 2012 e poi, e soprattutto, con l' articolo 7 del DI 1/2015». Per Patroni Griffi la norma del 2015 di cui ha potuto beneficiare il porto di Taranto «dovrebbe essere estesa alle Zes e prevedere che il rilascio di ogni tipo di parere o autorizzazione entro e non oltre 30 giorni dalla richiesta. Decorso inutilmente detto termine gli atti si intendono resi in senso favorevole». Il governo nazionale ha istituito una cabina di regia per dare concretezza alle Zes. Il coordinamento è affidato al ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano, su delega della Presidenza del Consiglio. E proprio alla Presidenza del Consiglio, spiega Sergio Prete, presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Jonio, «i rappresentanti delle Regioni del Sud hanno inviato un documento che contiene molte indicazioni e richieste in merito alla semplificazione amministrativa e non solo. Tale documento è stato condiviso anche da **Assoportri**». Per il presidente dell' Authority jonica «le Zes dovrebbero essere una grande opportunità di sperimentazione di nuovi modelli amministrativi ed operativi. La soluzione ideale sarebbe prevedere una autorizzazione unica o quantomeno la previsione del silenzio assenso per tutti i procedimenti approvativi ed autorizzativi. La previsione normativa relativa alla nomina dei commissari straordinari potrebbe essere una occasione per porre in capo ad essi tale potere». Tra le procedure semplificate



proposte attraverso il documento unitario delle Regioni e condiviso da **Assoport** c' è «l' introduzione di una Autorizzazione unica gestita in modo unitario dal Comitato



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Primo Piano

di indirizzo delle Zes» e che può davvero fare la differenza. L' intento è di «trasferire alla competenza esclusiva del Comitato di indirizzo, che la esercita attraverso il Sua (Sportello unico amministrativo) istituito presso le Autorità di Sistema Portuale, nonché avvalendosi delle strutture tecniche ed amministrative delle Regioni e delle Autorità di sistema portuale, già esistenti ed operative, la formazione e il rilascio di una autorizzazione unica (Au-Zes) che sostituisca tutte le autorizzazioni/intese/licenze/concessioni/nulla osta e permessi, comunque denominati, che debbano essere resi anche da altri enti competenti (sia tacitamente che in forma espressa) per l' esercizio di tutte le attività che si svolgono nelle aree delimitate e individuate come Zes e per la realizzazione di tutti gli interventi, comunque denominati, di trasformazione fisica del territorio nonché di quelli infrastrutturali. Il rilascio dell' Au-Zes avviene all' esito di conferenza di servizi indetta e da svolgersi con le modalità di cui all' art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383». Una procedura più snella viene chiesta quando vi sia interlocuzione con Soprintendenze archeologiche o ai Beni culturali e ambientali. Le Regioni chiedono infine che gli investimenti nelle Zes abbiano «una interlocuzione privilegiata con l' Agenzia Dogane e Monopoli, in relazione alla istituzione delle zone franche doganali ed alle criticità finanziarie necessarie per gli adeguamenti richiesti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

A MILANO LA RIFINITURA DELL' ACCORDO

Garanzia Fincantieri inserita nel patto sindacati-Ferriera

Nel testo il richiamo al salvagente assicurato da Patuanelli Il gruppo Arvedi conferma tutti gli impegni. Giovedì la firma

Diego D' Amelio Dopo il referendum con cui i lavoratori della Ferriera hanno approvato l' accordo sindacale con quasi il 59% dei voti, l' intesa fra azienda e sigle favorevoli è stata perfezionata ieri a Milano e sarà definitivamente firmata giovedì nella sede triestina di Confindustria. La riunione è avvenuta alla presenza di Rsu, segreterie provinciali e vertici nazionali di Fim Cisl, Uilm, Failms e Usb, che hanno ottenuto la limatura di alcuni dettagli, a cominciare dall' inserimento di un riferimento esplicito agli impegni assunti dal ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli sul totale assorbimento degli esuberanti grazie alla disponibilità di Fincantieri. Da parte sua, il gruppo Arvedi ha confermato la disponibilità alla maggiorazione della cassa integrazione e ribadito che lo spegnimento dell' area a caldo comincerà il primo di febbraio. L' operazione si protrarrà per tutto il mese e, stando ai sindacati, i contratti dei lavoratori interinali potrebbero dunque essere prolungati fino al 28 febbraio. La convocazione a Milano ha riguardato solo i sindacati sottoscrittori dell' accordo trovato nei giorni di Natale nella sede del Mise. Come spiega il segretario provinciale della Uilm Antonio Rodà, «abbiamo rafforzato il riferimento al coinvolgimento delle istituzioni, citando l' impegno preso dal ministero. Abbiamo inoltre condiviso la necessità di definire tutti i tavoli tecnici tra Rsu e azienda indispensabili in questa fase di transizione per gestire le operazioni». Rodà evidenzia che «per quanto riguarda lo spegnimento dell' area a caldo, l' azienda ha confermato che le operazioni di spegnimento prenderanno tutto il mese di febbraio, nel rispetto dei protocolli di sicurezza». È facile immaginare che il gruppo Arvedi stia pensando a uno spegnimento graduale, per poter consumare tutte le materie prime ancora presenti nel sito e che altrimenti dovrebbero essere trasferite altrove con costi aggiuntivi. Forse proprio per questo, «l' azienda valuterà di fare le proroghe dei contratti in scadenza», dice il sindacalista della Uilm. Mentre per la stipula dell' Accordo di programma si attende che **Autorità portuale** e proprietà trovino un punto d' incontro sulla cessione dei terreni, l' intesa sindacale recepisce il piano industriale basato su smantellamento e bonifica dell' area a caldo, rilancio della logistica, riconversione della centrale elettrica e potenziamento del laminatoio. Il tutto dovrebbe durare 24 mesi e richiedere un investimento da 180 milioni. Al termine dell' operazione, i lavoratori di Servola passeranno da 580 a 417: per 66 si procederà con trasferimenti in aziende terze, 58 verranno prepensionati e per i restanti 39 sono previste uscite volontarie con incentivi. Per tutti scatteranno 24 mesi di cassa integrazione a rotazione. E proprio su quest' ultimo punto l' azienda ha confermato gli impegni assunti con i sindacati. Primo fra tutti la maggiorazione di due euro lordi per ogni ora di cassa integrazione: un totale di 346 euro lordi qualora il lavoratore stia a casa per tutto il mese, ipotesi che si tende a escludere per la volontà delle parti di far lavorare i dipendenti a rotazione, spostando ad esempio gli operai dell' area a caldo nel laminatoio per l' affiancamento finalizzato alla formazione. Il gruppo Arvedi prevede inoltre 28 mila euro lordi di buonuscita per chi volesse lasciare volontariamente il posto di lavoro, mentre per i pensionandi sono previsti due anni di cassa e poi una maggiorazione di 1.175 euro lordi per ogni mese di Naspi ricevuta nel periodo di disoccupazione, cioè fra l' uscita dall' azienda e la maturazione dei requisiti per la pensione.



Il Piccolo

Trieste

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Fusina, Musolino tira dritto Brugnaro e Zaia contro il Porto

Approvato il nuovo piano economico del terminal. L'incognita delle crociere

Francesco Bottazzo

VENEZIA Un sospiro di sollievo per la Venice RoPort Mos, la società del Gruppo Mantovani, che gestisce il terminal delle autostrade del mare di Fusina. Porto e Capitaneria hanno approvato il riequilibrio economico-finanziario dell'intervento, ma così come era avvenuto a maggio per il bilancio consuntivo 2018, il comitato di gestione portuale si è spaccato, evidenziando la frattura tra il presidente **Pino Musolino** e gli altri due enti, Città metropolitana e Regione. La prima ha votato contro, la seconda non ha partecipato alla seduta (il comandante del Porto di Chioggia non ha votato). Il problema sono stati i nove milioni di contributo alla società e una proroga della concessione di ulteriori dieci anni (oltre alla riduzione complessiva dell'investimento di venti milioni, da 159 a 139 milioni). Una diversità di vedute con dubbi anche di legittimità che ieri il rappresentante della Città metropolitana Fabrizio Giri ha ribadito nella dichiarazione di voto contrario. Mancanza di trasparenza, comunicazioni non avvenute, illegittimità dei provvedimenti, le motivazioni espresse a cui si è sommata l'ipotesi del governo (con approfondimento di Vtp consegnato al Porto già in ottobre) di spostare una parte delle crociere proprio a Fusina, nelle due banchine che la Venice Ro Port deve realizzare per i traghetti. Cosa succederebbe del progetto originario e del piano finanziario se fossero spostate le grandi navi, la riflessione di Ca' Corner, che avrebbe auspicato almeno il rinvio del provvedimento in attesa di decisioni certe. «Tutti i pareri legali sono stati positivi, l'operazione era necessaria per evitare il rischio di gravi danni per l'erario oltre che l'interruzione delle attività - precisa **Musolino** - un operatore finanziariamente sano permetterà di mantenere un presidio nel comparto dei ro-ro, ro-pax che è cresciuto a doppia cifra negli ultimi due anni». Ma non è compito dell'Autorità portuale rendere solido un investitore, la motivazione di Città metropolitana e Regione. Il contributo e l'allungamento della concessione infatti servono al Venice Ro Port per completare gli investimenti (sarà realizzato anche un garage multipiano al posto dell'albergo) e l'ampliamento, così come previsto originariamente con due darsene (i lavori della sud devono essere finiti entro il 31 marzo) e quattro banchine. L'operazione è partita dal rischio di richiesta di risarcimento dalla società in caso di recesso considerando che già nel 2016 la Venice RoPort aveva chiesto la revisione del piano economico finanziario minacciando il recesso unilaterale della concessione e una richiesta di risarcimento di ottanta milioni di euro. «C'era il concreto rischio che il mancato avvio dei lavori della darsena sud comportasse l'obbligo di restituire all'Unione Europea quasi 7,9 milioni di euro di cui il terminalista ha beneficiato - spiega il presidente - ed evitare un'azione legale per un danno di svariate decine di milioni di euro, oltre che la perdita del canone». Che la società dal 2014 al 2016 non ha pagato (nel 2017 è partito un piano di rientro pare però non rispettato). Il problema è che di tutto questo il comitato di gestione non sarebbe mai stato informato, o solo a cose già fatte, come per l'accordo preliminare tra Porto e terminalista. Che non sono mai state presentate e valutate ipotesi alternative all'allungamento della concessione e al contributo. Che non è mai stato affrontato il tema dell'attività crocieristica nonostante la presentazione di una proposta di project financing da parte di Vtp riguardante il terminal di Fusina contrastante con quanto previsto nell'accordo e nel piano finanziario approvato. La tregua tra **Pino Musolino** e Luigi Brugnaro è già finita.



Porto Riunione del Comitato di gestione

Nove milioni per salvare il terminal traghetti a Fusina e 200 lavoratori

LA DECISIONE MESTRE Con nove milioni di euro il Porto sana la situazione finanziaria del terminal traghetti di Fusina e assicura che possa continuare a lavorare, che possa costruire le altre due banchine per ospitare ulteriori navi aumentando quindi i traffici e salvando i circa 200 posti di lavoro. Inoltre la decisione del Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale** (Adspmas), che ieri ha messo la parola fine a una vicenda che si trascina dal 2014, rende reale la prospettiva di ormeggiare lì anche qualche unità da crociera in attesa di una sistemazione definitiva delle grandi navi per porre fine al loro passaggio in bacino di San Marco e alla Giudecca. Era l' alba del 4 giugno del 2014 quando si verificò il terremoto giudiziario per le tangenti del Mose con la richiesta degli arresti per Giancarlo Galan e Lia Sartori, i domiciliari per l' allora sindaco Giorgio Orsoni, il carcere per l' assessore regionale Renato Chisso. Qualche ora dopo si tenne l' inaugurazione della prima banchina del Terminal delle autostrade del **Mare**, con il parterre delle **autorità** falcidiato. Per Venice-Ro Port Mos, la società del terminal diventato punto di riferimento per i traghetti che trasportano camion e passeggeri crescendo a doppia cifra negli ultimi anni, cominciò il calvario dato che il principale socio è la Mantovani, realtà travolta dallo scandalo Mose fino al fallimento. Da quel momento anche per il Terminal di Fusina, che ha permesso di togliere dal ponte della Libertà 500 camion al giorno scaricati dai traghetti che ormeggiavano alla Marittima, sono cominciati i guai, soprattutto finanziari dato che il Porto, prima con la presidenza di Paolo Costa e poi con l' attuale di Pino Musolino, bloccarono i trasferimenti del contributo alla realizzazione dell' opera fino ad arrivare al 2018 quando, con le finanze in dissesto, Ro Port Mos rischiò l' interruzione dell' attività. Lo stesso Musolino ieri ha dichiarato che «si chiude un lungo iter amministrativo, fatto anche di momenti di studio e di analisi, durante il quale la nostra proposta di riequilibrio del piano economico finanziario relativo alla società Venice-Ro Port Mos ha ricevuto i pareri favorevoli del Dipartimento Interministeriale di Programmazione Economica e dell' Avvocatura Distrettuale dello Stato». La decisione del Comitato di gestione del Porto, oltre a scongiurare il rischio che il mancato avvio dei lavori nella Darsena Sud a Fusina comportasse l' obbligo di restituire all' Unione Europea circa 7,9 milioni di euro del progetto Adriamos, di cui Venice Ro Porto Mos aveva beneficiato per costruire, dal 2014, la struttura operativa considerata strategica di interesse nazionale, «consentirà anche di evitare una possibile azione legale per risarcimento con rischio per un danno emergente di svariate decine di milioni di euro - conclude Musolino -, nonché la perdita del canone demaniale: oltre 40 milioni di euro sull' intera durata della concessione». (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

approvato il piano di riequilibrio finanziario

Il Porto salva la società che gestisce il terminal traghetti di Fusina

Marghera. Nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale si è riunito ieri il Comitato di gestione del porto che ha approvato il «riequilibrio del piano economico finanziario e la variazione del contenuto della concessione» alla società, in grave difficoltà finanziarie, Venice-Ro Port Mos che gestisce il terminal traghetti (Autostrade del Mare) a Fusina. «Abbiamo chiuso un lungo iter amministrativo - ha spiegato il presidente **Pino Musolino** -, fatto anche di momenti di studio e di analisi, durante il quale la nostra proposta di riequilibrio del piano economico finanziario relativo alla società Venice-Ro Port Mos ha ricevuto i pareri favorevoli del Dipartimento Interministeriale di Programmazione Economica e dell' Avvocatura Distrettuale dello Stato. Tutti i tecnici e i legali esperti in infrastrutture pubbliche coinvolti hanno confermato l' utilità e la sostenibilità dell' operazione, che è risultata necessaria per evitare il rischio di gravi danni economici per l' erario oltre che l' interruzione delle attività». **Musolino** ha fatto riferimento allo stanziamento di 9 milioni di euro per mettere in sicurezza la continuità aziendale della società privata le cui finanze erano in grave dissesto dal 2018. «C' era il concreto rischio - ha aggiunto **Musolino** - che il mancato avvio dei lavori nella Darsena Sud a Fusina comportasse l' obbligo di restituire all' Unione Europea circa 7,9 milioni di euro afferenti al progetto Adriamos, di cui il terminalista aveva beneficiato per costruire la struttura operativa dal 2014, considerata strategica di interesse nazionale. Il rifinanziamento consentirà anche di evitare l' alea di un' azione legale per risarcimento con rischio per un danno emergente di svariate decine di milioni di euro, oltre che la perdita del canone demaniale». «Un operatore finanziariamente sano - ha concluso - permetterà di mantenere un presidio nel comparto dei traghetti ro/ro-ro/pax, cresciuto a doppia cifra negli ultimi due anni». --



Mose, balletto sui costi Il prefetto: «Ora i fatti»

Il Provveditorato chiede gli importi di spesa per i test sostenuti. Oggi e domani tocca a Chioggia. Vittorio Zappalorto: «Non vorrei fosse il pretesto per rallentare. Perdere tempo è da irresponsabili»

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA «Se le cose fossero andate come dovevano andare, il 12 novembre il **Mose** si sarebbe alzato e i danni patiti dalla città non ci sarebbero stati. Continuare a perdere tempo è da irresponsabili. La città è stufa e adesso chiede fatti». Il prefetto Vittorio Zappalorto parla chiaro, pronto a far valere il ruolo che l'ultimo Comitato gli ha assegnato. Per domani ha riconvocato quella cabina di regia che seguirà, passo, passo, il procedere dei lavori, con l'obiettivo di non accumulare ulteriori ritardi. Dopo la riunione del 7 gennaio l'impegno preso dal commissario straordinario Elisabetta Spitz era stato quello di rivedersi dopo una, due settimane con un cronoprogramma che consentisse di alzare le paratoie, in casi di emergenza, già entro sei mesi. CHI PAGA I TEST Ebbene, i tecnici del Consorzio Venezia Nuova hanno ultimato la bozza del cronoprogramma all'inizio della settimana scorsa, giovedì gli amministratori straordinari del Cvn l'hanno fatta recapitare a Provveditorato e commissario. E in questi giorni, nella sede dell'ex Magistrato alle acque, sono al lavoro per una verifica puntuale della bozza. Un lavoro che con ogni probabilità non sarà completato per domani, mentre si ripropone anche il tema del finanziamento di questi test di sollevamento. Operazioni che costano parecchio: quello della settimana scorsa a San Nicolò attorno ai 30mila euro, quello di dicembre a Malamocco più del doppio. E se ne faranno almeno un paio al mese... Il Provveditorato sarebbe intenzionato a chiedere integrazioni su questo aspetto. Perché se è vero che i poteri del neo commissario consentono di superare certi vincoli, non si potrebbero comunque sfiorare troppo limiti di bilancio e convezioni. IL PUNGOLO DEL PREFETTO Insomma le questioni sono complesse e non risolvibili in un paio di giorni. Il prefetto ha comunque voluto convocare la cabina di regia per domani, per rispettare la cadenza dell'appuntamento. Non ci sarà il commissario Spitz, impegnato a Roma, ma ci sarà un suo collaboratore, oltre al provveditore Cinzia Zincone e agli amministratori del Cvn. Ci saranno soprattutto i sindaci, a cominciare da Luigi Brugnaro. «Il cronoprogramma è un documento corposo, che il Provveditorato deve verificare attentamente - premette Zappalorto -. In attesa di quel verdetto c'è il documento preparato dagli amministratori del Cvn di cui la Cabina di regia può iniziare ad occuparsi». Un «momento informativo che non c'era mai stato prima - torna a sottolineare il prefetto -. Io ci credo molto e mi sto impegnando perché funzioni». Quanto al tema dei costi la «dialettica tra Provveditorato e Cvn c'è sempre stata - osserva Zappalorto - è la dialettica tra il committente e chi esegue i lavori. Che non sia però una dialettica che blocca le cose, una dialettica di chi la tira per le lunghe. I veneziani sono stufi». I NUOVI TEST Oggi e domani, intanto, nuova movimentazione a Chioggia. Sarà la terza per questa schiera, dopo quelle di agosto e ottobre. Stamattina, dalle 8 alle 13, ad alzarsi saranno le 9 paratoie lato nord, mentre domani toccherà alle altre 9 lato sud. Un altro test finalizzato alla manutenzione del sistema, mentre quelli sotto stress per mettere alla prova la funzionalità delle dighe inizieranno sempre qui (sulle quattro paratoie iniziali, lato Chioggia) non appena ci saranno le condizioni meteo adatte, cioè avverse.



Il Gazzettino

Venezia

Stando alla bozza di cronoprogramma, poi, entro giugno saranno sia ultimati i compressori utili ad alzare contemporaneamente le quattro schiere, sia formate le quattro squadre necessarie. Per un sollevamento con tutti gli impianti completi, quindi in maggior sicurezza, però, resta ferma la scadenza autunnale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le grane della grande opera

Chi paga i costi del Mose Il giallo delle competenze

Provveditorato e Avvocatura dello Stato: «L'opera non è conclusa, tocca al Cvn» Ma il Consorzio non ha soldi ed è in causa con le imprese. Servono 300 milioni

Alberto Vitucci Chi paga gli extra costi del **Mose**? Un problema non ancora risolto quello dei finanziamenti. Perché oltre ai fondi già stanziati per la grande opera, in totale sono 5.493 milioni di euro, ne occorrono molti altri per le prove e l'avviamento e per la riparazione delle «criticità». Era uno dei punti di maggior contrasto tra i commissari straordinari del Consorzio Venezia Nuova (Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata) e l'ex provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, in pensione dal settembre scorso. «I soldi spesi in questa fase per le prove», aveva scritto Linetti ai commissari, «devono essere a carico del Consorzio e non dello Stato. Perché l'opera non è ancora conclusa né collaudata». Una linea ribadita nell'ultima riunione operativa del Ctm (Comitato Tecnico di magistratura) in ottobre, pochi giorni prima della grande acqua alta. A sostenerla allora la vice di Linetti Cinzia Zincone, nel frattempo diventata provveditore, e l'avvocato dello Stato Stefano Maria Cerillo. Si tratta di oltre 200 milioni di euro per le prove e le movimentazioni delle paratoie previste nel 2020. E altri cento milioni per l'"avviamento" dell'opera. Infine altri cento milioni per sistemare le tante criticità tecniche emerse negli ultimi tempi. Ma il Consorzio soldi non ne ha più. A fine estate aveva chiesto altri 12 milioni di euro per pagare gli stipendi del personale. E sono ancora aperti i contenziosi legali con le imprese per le richieste di danni. Se non saranno resi disponibili i nuovi fondi il nuovo cronoprogramma rischia di saltare. Se ne discuterà domani in prefettura, nel corso della riunione della «Cabina di coordinamento» convocata dal prefetto. Oggi a Roma intanto pre riunione tecnica convocata dalla commissario Elisabetta Spitz. Architetto, ex responsabile del Demanio al tempo delle dismissioni del patrimonio dello Stato e della concessione al Consorzio per trent'anni dell'Arsenale e dei bacini di carenaggio. Altro punto di cui si dovrà discutere presto. La manutenzione delle paratoie del **Mose** era stata infatti dirottata a Marghera. «Si risparmiano anche molti soldi», aveva detto Linetti, «annunciando il cambio di rotta. Adesso si pensa di tornare all'Arsenale. Ipotesi che ha già sollevato furiose polemiche da parte delle associazioni riunite nel Forum Arsenale. Si discute intanto anche della nuova Agenzia che dovrebbe traghettare il **Mose** dopo la fine lavori al periodo della gestione e manutenzione. Altri cento milioni di euro l'anno, da reperire tra i fondi pubblici a disposizione. Dell'Agenzia dovrebbe far parte la nuova commissaria, ma anche la Città metropolitana e la Regione. Intanto a governare sulla salvaguardia sono in tanti. La Spitz che ha aperto un nuovo ufficio a Roma con un ufficio composto di sei persone. I tre commissari nominati dall'Anac di Cantone, il Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. E il sindaco Luigi Brugnaro, che ha richiesto le riunioni periodiche e vuole i poteri sulle acque promessi nel 2015 dal governo Renzi alla Città metropolitana. Un groviglio ancora non dipanato. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La polemica Roberta Nesto e le grandi navi

Cavallino, il sindaco al premier Conte: «Niente crociere nel nostro Comune»

GIUSEPPE BABBO

L' APPELLO CAVALLINO-TREPORTI Grandi navi a Punta Sabbioni, il sindaco Roberta Nesto chiede di incontrare il presidente del consiglio Giuseppe Conte, il ministro Dario Franceschini e il sottosegretario Pierpaolo Barretta. E' la richiesta inserita nell' ultima missiva spedita dal Municipio di Ca' Savio a Palazzo Chigi. La prima cittadina ha chiesto di incontrare il premier Conte, per poter illustrare le criticità legate al terminal grandi navi davanti a Punta Sabbioni. «Visto che si continua a parlare del progetto De Piccoli-Duferco come una alternativa dice Roberta Nesto vorrei aver la possibilità di ribadire, direttamente al presidente Conte, che non è possibile risolvere un problema esistente in una zona, scaricandolo in un' altra. Nel caso specifico non si può pensare di togliere le grandi navi da Venezia portandole a Punta Sabbioni. Dal nostro punto di vista siamo fermamente convinti che questo sia un progetto che potrà al nostro territorio dei danni economici e ambientali irreparabili». Secondo la prima cittadina l' ipotesi grandi navi a Punta Sabbioni rischia di sconvolgere l' ecosistema di questa zona sospesa sulla bocca di porta. «Rischiando una devastazione ambientale aggiunge Roberta Nesto ricordiamo che stiamo parlando di un' area Sic, protetta da delle specifiche norme europee, che per tanto dovrebbe essere tutelata e non distrutta». In pericolo, sempre secondo il sindaco, anche le economie locali. «Il modello turistico delle grandi navi aggiunge Roberta Nesto non centra nulla con il nostro. Anzi, in questo modo rischiamo la fine delle attività sviluppate in questa zona e in quelle limitrofe. Abbiamo sviluppato un turismo a stretto contatto con la natura, rispettoso dell' ambiente e di certo non mordi e fuggi. Di fatto l' esatto contrario di quanto previsto con le grandi navi: un terminal crocieristico metterebbe a rischio il nostro modo di fare ospitalità, comprese le nostre eccellenze e le nostre peculiarità. Non ci sarebbe nemmeno una nuova occupazione. Le ricadute positive sarebbero solo per Venezia. Per il nostro territorio rimarrebbero solo i disagi, il traffico su via Fausta e le ripercussioni paesaggistiche. Il progetto Venice Cruise 2.0 non c' entra nulla con il modello di sviluppo di Punta Sabbioni, una zona già duramente messa a prova con la presenza del **Mose** e sulla quale chiediamo non vengano avviati nuovi cantieri». Una lunga serie di concetti che il sindaco Roberta Nesto ha chiesto di poter illustrare direttamente al presidente del Consiglio. E all' occorrenza anche al ministro Franceschini, che ha già annunciato la chiusura del passaggio delle grandi navi a Venezia, ma anche al sottosegretario Barretta, nel recente passato già vicino alle esigenze di Cavallino-Treporti. «Negli ultimi anni abbiamo scritto lettere e lanciato appelli conclude Roberta Nesto ora è arrivato il momento di parlare direttamente con i vertici del Governo, soprattutto per ribadire la nostra posizione. Siamo decisi a combattere fino in fondo questo progetto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

emergenza manutenzioni

Bricole spezzate e spuntoni di pali in laguna la navigazione è a rischio

La denuncia di Fazzini (Lazzaretto Nuovo): «Andare in barca è rischioso. Mai vista una situazione del genere»

Alberto Vitucci Emergenza bricole. Distratti dal **Mose**, i «governanti» della laguna non si accorgono che la situazione sta peggiorando. Pali spezzati e galleggianti, spuntoni di legni che affiorano pericolosi e sono visibili solo con le basse maree. Incidenti frequenti, causati da quegli ostacoli imprevisti. Da tempo non si parla più della manutenzione della laguna. Uno dei lavori più importanti è proprio la cura dei pali che delimitano i canali navigabili. Ce ne sono in laguna circa 50 mila. Le bricole vere e proprie sono costituite da quattro grossi pali in legno di rovere legati tra loro. Cinque quelle che delimitano l'ingresso dei canali, la cosiddetta dama o bricolon de testa. L'incuria e i ritardi hanno provocato una situazione ad alto rischio. Numerose le segnalazioni da parte di pescatori e residenti che si spostano in laguna con la barca. «La situazione è grave soprattutto intorno a Murano e lungo il canale Vignole-Sant' Erasmo, fino a Burano», denuncia Girolamo Fazzini, responsabile del Lazzaretto Nuovo, che per lavoro si sposta con la barca, «abbiamo segnalato ma non succede nulla. In tanti anni non abbiamo mai visto una situazione simile. E il pericolo è reale. Anche per la mancanza di luci». Sono centinaia le bricole divelte, che galleggiano per miracolo, gli spuntoni affioranti. Una vera emergenza per la navigazione. Spesso i pali si staccano e hanno provocato anche di recente l'affondamento di qualche imbarcazione. Una lettera è stata inviata alla Soprintendenza e al provveditorato alle Opere pubbliche. «Sono lavori da fare con estrema urgenza», dicono i pescatori. In questi giorni di basse maree eccezionali il panorama è spettrale. Bricole che si reggono su qualche spuntone, altre crollate in laguna. L'incuria del tempo e la scarsa qualità dei legni impiegati che ne dimezza la durata. Ma anche le correnti sempre più forti, che «consumano» il legno a pelo d'acqua. E le teredini, vermi lagunari particolarmente ghiotti di legno. Problemi non certo nuovi, ma adesso esplosi in tutta la loro gravità. Risale a due anni fa il protocollo firmato dal Provveditorato e dal Comune. Ai primi anni Duemila la sperimentazione sui pali di plastica. Molti i sistemi proposti per allungare la durata del legno. Le graffette che arrugginiscono - la ruggine non piace alle teredini - i «mutandoni» in plastica per proteggere il palo. Infine, la plastica. Che con la laguna e l'ambiente non c'entra. Ma le decisioni tardano ad arrivare. Così come gli interventi. Due anni fa era stato stanziato un milione e mezzo per le emergenze. Allora in parte affrontate. Ma la situazione è di nuovo peggiorata. E soldi non ce ne sono più. Ai tempi della Serenissima il Magistrato alle Acque aveva il compito di sorvegliare le acque e garantire la manutenzione dei canali. Adesso è tutto dimenticato. E le bricole galleggiano minacciose. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Venice-Ro Port MOS: approvato riequilibrio piano economico

Redazione

VENEZIA Approvato dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale il riequilibrio del piano economico finanziario e la variazione del contenuto della concessione della società Venice-Ro Port MOS. Si chiude oggi -commenta il presidente dell'AdSp Pino Musolino un lungo iter amministrativo fatto anche di momenti di studio e di analisi, durante il quale la nostra proposta di riequilibrio del piano economico finanziario relativo alla società Venice-Ro Port MOS ha ricevuto i pareri favorevoli del Dipartimento interministeriale di programmazione economica e dell'Avvocatura distrettuale dello Stato. Tutti i tecnici e i legali esperti in infrastrutture pubbliche coinvolti hanno confermato l'utilità e la sostenibilità dell'operazione, che è risultata necessaria per evitare il rischio di gravi danni economici per l'erario oltre che l'interruzione delle attività. Musolino si riferisce allo stanziamento di 9 milioni di euro per mettere in sicurezza la continuità aziendale della società privata operante nel terminal di Fusina, le cui finanze risultavano in grave dissesto già dal 2018. Per il presidente esisteva il rischio concreto che il mancato avvio dei lavori nella Darsena Sud a Fusina comportasse l'obbligo di restituire all'Unione Europea circa 7,9 milioni di euro afferenti al progetto Adriamos, di cui il terminalista aveva beneficiato per costruire la struttura operativa dal 2014 e considerata strategica di interesse nazionale. Il rifinanziamento -prosegue il presidente Musolino- consentirà anche di evitare l'alea di un'azione legale per risarcimento con rischio per un danno emergente di svariate decine di milioni di euro, oltre che la perdita del canone demaniale, quantificato sull'intera durata della concessione in oltre 40 milioni. Un operatore finanziariamente sano permetterà, inoltre, di mantenere un forte presidio nel comparto ro/ro-ro/pax, che è cresciuto a doppia cifra negli ultimi due anni, salvaguardando i posti di lavoro esistenti e permettendo la crescita dei traffici e il rilancio dell'occupazione.



Venezia: approvato il riequilibrio del piano economico finanziario Venice-Ro Port MOS

Venezia, 20 gennaio 2020 - Riunitosi oggi nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale, il Comitato di gestione ha approvato il riequilibrio del piano economico finanziario e la variazione del contenuto della concessione assentita alla società Venice-Ro Port MOS. Il presidente **Pino Musolino** ha dichiarato: "Si chiude oggi un lungo iter amministrativo fatto anche di momenti di studio e di analisi, durante il quale la nostra proposta di riequilibrio del piano economico finanziario relativo alla società Venice-Ro Port MOS ha ricevuto i pareri favorevoli del Dipartimento Interministeriale di Programmazione Economica e dell' Avvocatura Distrettuale dello Stato. Tutti i tecnici e i legali esperti in infrastrutture pubbliche coinvolti hanno confermato l' utilità e la sostenibilità dell' operazione, che è risultata necessaria per evitare il rischio di gravi danni economici per l' erario oltre che l' interruzione delle attività" dichiara il presidente **Musolino** facendo riferimento allo stanziamento di 9 milioni di euro per mettere in sicurezza la continuità aziendale della società privata operante nel terminal di Fusina, le cui finanze risultavano in grave dissesto già dal 2018. "C' era il concreto rischio che il mancato avvio dei lavori nella Darsena Sud a Fusina comportasse l' obbligo di restituire all' Unione Europea circa 7,9 milioni di euro afferenti al progetto Adriamos, di cui il terminalista aveva beneficiato per costruire la struttura operativa dal 2014 e considerata strategica di interesse nazionale. Il rifinanziamento consentirà anche di evitare l' alea di un' azione legale per risarcimento con rischio per un danno emergente di svariate decine di milioni di euro, oltre che la perdita del canone demaniale, quantificato sull' intera durata della concessione in oltre 40 milioni. Un operatore finanziariamente sano - conclude il presidente **Musolino** - permetterà, inoltre, di mantenere un forte presidio nel comparto ro/ro-ro/pax, che è cresciuto a doppia cifra negli ultimi due anni, salvaguardando i posti di lavoro esistenti e permettendo la crescita dei traffici e il rilancio dell' occupazione".



La port authority di Venezia soccorre finanziariamente il terminal ro-ro di Fusina

Dopo che la scorsa primavera era stato proprio il casus belli attorno al quale era faticosamente arrivata l'approvazione del bilancio 2018 della Autorità di Sistema Portuale veneziana, oggi il Comitato di gestione presieduto dal presidente Pino Musolino ha approvato il riequilibrio del piano economico finanziario e la variazione del contenuto della concessione assentita alla società Venice-Ro Port MOS. Quest'ultima è la società controllata al 78% dall'Impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani che gestisce il terminal ro-ro di Fusina e nella quale pareva anni fa che dovesse entrare il Gruppo Grimaldi di Napoli, primo cliente del terminal (ingresso azionario mai avvenuto finora). A proposito del salvataggio finanziario della società, che non ha ancora approvato e depositato il bilancio 2018 e che aveva chiuso in rosso gli esercizi 2017 e 2016, il presidente della port authority Pino Musolino ha dichiarato: 'Si chiude oggi un lungo iter amministrativo, fatto anche di momenti di studio e di analisi, durante il quale la nostra proposta di riequilibrio del piano economico finanziario relativo alla società Venice-Ro Port Mos ha ricevuto i pareri favorevoli del Dipartimento Interministeriale di Programmazione Economica e dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato. Tutti i tecnici e i legali esperti in infrastrutture pubbliche coinvolti hanno confermato l'utilità e la sostenibilità dell'operazione, che è risultata necessaria per evitare il rischio di gravi danni economici per l'erario oltre che l'interruzione delle attività'. Lo stanziamento pubblico per mettere in sicurezza la continuità aziendale della società privata operante nel terminal di Fusina, le cui finanze risultavano in grave dissesto già dal 2018, è stato di 9 milioni di euro. 'C'era il concreto rischio che il mancato avvio dei lavori nella Darsena Sud a Fusina comportasse l'obbligo di restituire all'Unione Europea circa 7,9 milioni di euro afferenti al progetto Adriamos, di cui il terminalista aveva beneficiato per costruire la struttura operativa dal 2014 e considerata strategica di interesse nazionale prosegue spiegando il presidente. Il rifinanziamento consentirà anche di evitare l'alea di un'azione legale per risarcimento con rischio per un danno emergente di svariate decine di milioni di euro, oltre che la perdita del canone demaniale, quantificato sull'intera durata della concessione in oltre 40 milioni. Un operatore finanziariamente sano (con ogni probabilità Grimaldi appunto, ndr) conclude il presidente Musolino - permetterà, inoltre, di mantenere un forte presidio nel comparto ro/ro e ro/pax, che è cresciuto a doppia cifra negli ultimi due anni, salvaguardando i posti di lavoro esistenti e permettendo la crescita dei traffici e il rilancio dell'occupazione'.



Filobus da Albisola a Vado/Quiliano, tempo fino a giugno per il comune di Savona per presentare il progetto

Illustrata la tematica in commissione consiliare, al centro anche i flussi del traffico: spazio ai radar o ai sensori, intanto è stato messo in campo uno strumento di simulazione

Non solo le polemiche politiche legate alla bozza del piano del traffico hanno tenuto banco nella commissione consiliare di questo pomeriggio in comune a Savona. La presidente di Tpl Simona Sacone e il sindaco Ilaria Caprioglio hanno presentato tutte le novità inerenti alla partecipazione dell'amministrazione, con la collaborazione proprio dell'azienda di trasporto pubblico locale, l'Università di Genova e **Autorità di Sistema Portuale**, al progetto legato ai filobus elettrici. Il bando del Ministero delle infrastrutture, che finanzierebbe 3 miliardi e 700 milioni, in principio aveva come scadenza il 31 dicembre ma è stato prorogato al primo di giugno del 2020. "Vogliamo andare a progettare una linea di sollievo per alcune criticità del territorio, collegando sommariamente Albisola Superiore (prospiciente alla stazione) con Vado e Bergeggi (zona **portuale**). Si tratterà di una percorrenza mista tra una linea elettrica e a batteria, con percorrenza su gomma (non su sede propria). Il bando riguarda il finanziamento al 100% non solo dell'acquisto dei mezzi ma anche della realizzazione di tutta l'infrastruttura" specifica Simona Sacone. Nel progetto sono inclusi quindi, oltre a Savona, anche i comuni di Albisola Superiore, Albissola Marina, Quiliano e Vado, con i quali sono stati organizzati incontri politici e tecnici. Concentrazione alta anche sul piano urbano per la mobilità sostenibile (PUMS). "Si tratta di un piano di indicazione, di valutazione da parte degli enti istituzionali per andare incontro a una mobilità più sostenibile. Ci vorrà una progettazione di grande dettaglio, in tutte le parti tecniche, le fermate, le infrastrutture, gli elementi di ricarica" continua la prima cittadina, che ha specificato che ai comuni già coinvolti dal filobus, si aggiungeranno anche Varazze, Celle e Bergeggi (è previsto un incontro per la fine di gennaio). Un altro punto all'ordine del giorno della commissione, ha posto l'attenzione sullo studio sui flussi del traffico dopo che nel 2019 era stato firmato un accordo quadro tra il comune, Tpl e l'Università di Genova, nel quale si dichiarava che sarebbe stata fatta un'analisi sul territorio savonese. L'Unione Industriali, a metà di maggio dello scorso anno, ha siglato accordo per dare il via ad un progetto di studio, non a 360° della mobilità, ma della situazione di analisi di congestione dell'asse savonese capendo il valore dell'impatto del traffico pesante. "Il percorso metodologico è partito dall'analisi territoriale (viene delineato il territorio dal porto di Vado al casello di Albisola) e sono state analizzate tutte le fonti di informazioni possibili, è stato creato uno strumento di simulazione per conoscere la situazione della viabilità attuale che diventerà poi uno strumento di progettazione, valutando anche le variazioni. Nel frattempo è stato acquisito un software di tipo professionale" continua l'ingegner Sacone. I dati inseriti sono quelli disponibili del piano del traffico del 2013 e alcune misurazioni sono state rese accessibili nell'estate 2018 dal comune di Albisola. Però al momento i flussi devono essere aggiornati: "Abbiamo bisogno di ottenere misurazioni fresche, siamo nella valutazione di cercare di capire se mettere in funzione questi radar o se invece conviene affittare sei sensori che si spostano nell'arco di due settimane. Nel momento in cui avremo un'analisi dei simulatori, con indicazioni dell'amministrazione, trovando una sintesi tecnica e politica, avremo un risultato" conclude la presidente di Tpl.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Spegnere i motori in città, la sfida del cold ironing

L' elettrificazione delle banchine viene sperimentata in molti porti, anche in Italia. Ma richiede standard internazionali e l' interesse degli stakeholder per diffondersi

PAOLO BOSSO

di Paolo Bosso (da Il Post del 19 gennaio 2020) Le navi mercantili sono responsabili di circa il 2 per cento delle emissioni globali di gas serra, come sottolineato da più ricerche indipendenti, come quella del legislatore internazionale della navigazione , l' International Maritime Organization (IMO), o dell' Unione Europea . L' inquinamento è in gran parte legato alla necessità di spostare queste enormi navi da una parte all' altra del mondo, ma le navi mercantili, così come quelle da crociera, inquinano anche quando rimangono attraccate nei porti, perché sono costrette a far andare i motori in continuazione per poter funzionare. Per ridurre l' inquinamento dovuto alla navigazione la strategia che si sta adottando è utilizzare combustibili meno dannosi per l' ambiente per i motori delle navi. Per ridurre le emissioni di ossido di zolfo - uno dei tre inquinanti prodotti dai motori delle navi insieme ad anidride carbonica e ossidi di azoto - dal primo gennaio è entrato in vigore un regolamento molto rigido che impone alle navi mercantili di tutto il mondo di utilizzare bunker (olio combustibile pesante specifico per le navi di grossa stazza) con non oltre lo 0,5 per cento di zolfo, un settimo del limite ammissibile fino allo scorso anno. Ma per raggiungere l' obiettivo dell' IMO di ridurre del 50 per cento entro i prossimi 30 anni i gas serra emessi dalle navi mercantili rispetto al 2008, sarà fondamentale la ricerca di combustibili alternativi a quelli derivati dal petrolio, come il gas naturale liquefatto (LNG) o l' idrogeno. Considerando che nel frattempo non possiamo togliere le navi dalla circolazione (almeno otto di dieci cose prese a caso che ci circondano in questo momento hanno attraversato un oceano per raggiungerci) e che la transizione totale verso carburanti ecologici richiederà decenni, riuscire a "spegnere" una nave quando questa è attraccata per ore in un **porto**, a pochi chilometri o poche centinaia di metri da un centro storico, è considerato un obiettivo a breve termine che sia la comunità scientifica che l' opinione pubblica chiedono da tempo. Far spegnere i motori alle navi in **porto** sembra una cosa semplice ma non lo è, perché i motori ausiliari devono restare accesi per continuare ad alimentare le cucine, le luci, gli ascensori, i computer, le scale mobili, le fontane e le stanze. Se una nave mercantile può avere a bordo non più di qualche decina di marittimi, una nave da crociera può trasportare fino a 7 mila tra passeggeri ed equipaggi e l' energia elettrica che richiede è quella di una piccola città. La soluzione verso cui si sta andando è il cosiddetto "cold ironing", il sistema con cui una nave ormeggiata in banchina riceve corrente elettrica direttamente da terra. Detta così sembra semplice da mettere in pratica, ma si tratta di erogare energia per migliaia di appartamenti nel corso di una mezza giornata attraverso dispositivi eterogenei. Molti porti sperimentano il cold ironing da anni ma manca una distribuzione uniforme, uno standard delle tariffe e della distribuzione che non può che essere internazionale. Bisogna erogare una potenza considerevole con costi - per l' armatore, per le autorità portuali, per i comuni - attualmente troppo alti. Applicare le tariffe notturne, come facciamo nelle nostre case, non basta. Isabelle Ryckbost, segretaria generale dell' associazione dei porti europei (ESPO), commentando un recente rapporto dell' associazione sull' inquinamento dei porti delle grandi città europee, ha spiegato come «l' aumento dei costi e la carenza di elettricità disponibile in città sono spesso degli ostacoli», soprattutto a causa delle tasse sul prezzo dell' energia. Uno dei primi porti in Italia a



progettare un sistema di cold ironing è stato quello di Venezia, nel 2013 . Il porto si potrebbe dotare di tre motori Rolls-Royce a combustione interna in ciclo semplice alimentati a bio-combustibile o a gas metano, che generano fino a 24 Megawatt. L' aria e l' acqua di raffreddamento dei motori possono essere



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

utilizzate per acclimatare i locali e la corrente prodotta in eccesso andrebbe rivenduta a terzi. A marzo del 2018 il porto di Genova ha firmato un accordo da 8 milioni di euro con la multinazionale giapponese Nidec per la fornitura di convertitori statici di frequenza per convertire l' energia elettrica pubblica, fornita dal comune, alla tensione necessaria per essere utilizzabile dalle navi. A luglio dell' anno scorso Enel e Fincantieri si sono impegnate a lavorare a un sistema «economicamente competitivo» di cold ironing. L' estate scorsa il porto di Napoli è andato vicino ad essere il primo porto del Sud Italia a sperimentare il cold ironing su alcuni traghetti che collegano Capri, Ischia e Procida. Sfruttando la tariffa notturna e il fabbisogno di navi relativamente piccole, l' autorità portuale della Campania ha trovato un accordo con Enel e l' armatore Caremar. La potenza erogata dalla cabina sarebbe dovuta essere di 150 kilowatt, con un consumo complessivo per i traghetti di un milione di kWh. L' operazione però non è andata avanti perché il terminal dei traghetti non ha voluto dare in sub-concessione lo spazio per realizzare la piccola infrastruttura necessaria, a causa probabilmente di rivalità imprenditoriali con le altre società coinvolte nell' operazione. L' 8 gennaio di quest' anno, invece, il porto di Dunkerque è stato il primo della Francia ad allacciare alla rete elettrica nazionale una portacontainer. Un cold ironing gestito da Actemium, un consorzio di due compagnie di Brest e Boulogne. Occupa lo spazio di sei container da 12 metri e converte l' energia elettrica pubblica alla tensione necessaria le navi. La capacità è di 8 Megawatt, sufficiente ad alimentare più di duemila appartamenti, che lo rende uno dei più potenti sistemi di questo tipo installati in un porto europeo. Il finanziamento per la sua realizzazione è stato fornito dalla Communauté urbaine de Dunkerque, l' insieme delle diciotto municipalità della città (pari a circa 200 mila abitanti), dalla regione Hauts-de-France (che ha ottenuto fondi europei) e dall' autorità portuale di Dunkerque. Il cold ironing è un sistema che può diffondersi in tutti i più importanti porti del mondo ma richiede un grande sforzo amministrativo internazionale. Un po' bisogna adattare le navi, uniformandole a determinati standard di corrente, ma più di tutto ci devono credere i legislatori internazionali facendo pressione sui singoli paesi affinché riorganizzino il modo in cui erogano l' energia nei porti. Le navi possono arrivare ad attraccare in un solo viaggio anche in quattro continenti. Le leggi dell' Unione Europea non basterebbero per strutturare il cold ironing in tutti i principali porti del mondo. Le potenze in gioco variano tra navi diverse, da un minimo di uno fino a 20 Megawatt, da erogare per almeno dieci ore. Alcune navi hanno bisogno di 220 volt a 50Hz, altre a 60 Hz, altre ancora di 110 volt a 60 o 50Hz. La rete di distribuzione dell' energia invece varia da 400 volt fino a 11 kilovolt. Anche per il cold ironing, come per la transizione verso combustibili ecologici, ci vorrà quindi tempo. - credito immagine in alto.

Genova maglia nera fra i big del Mediterraneo con un +0,4% di Teu nel 2019

Secondo i dati che i terminalisti hanno comunicato a SHIPPING ITALY, nel 2019 il porto di Genova ha chiuso (al netto di qualche movimentazione residua su alcune banchine non dedicate ai container) con 2.621.472 Teu, un valore in crescita dello 0,4% rispetto al valore definitivo del 2018 (comunicato dalla port authority) che era di 2.609.138 Teu. Dai dati grezzi (al momento non è ancora possibile distinguere fra imbarchi, sbarchi, pieni, vuoti e trasbordo) si apprende che il 61% dei volumi containerizzati che transitano in porto passano dal terminal Psa Genova Prà, mentre la quota di mercato del Sech sotto la Lanterna è del 11,8%. La somma di questi due terminal (attualmente è la vaglio degli organi competenti un progetto di fusione) significherebbe un player di mercato che controlla ad oggi il 73% dei container che transitano da e per il porto di Genova (porto che nel suo complesso ha un market share a livello nazionale superiore al 32%). Il Sech da solo, invece, pesa appena per meno del 12% sul totale dei Teu movimentati mentre il Genoa Port Terminal controlla poco più del 15%, l'Imt Terminal il 7,6% e infine il Terminal San Giorgio appena il 3,5%. Diversi analisti e osservatori di economia portuale europea hanno fatto notare nei giorni scorsi che alcuni porti nel Mediterraneo stanno progressivamente facendosi largo nel contesto competitivo continentale ma Genova non risulta fra questi. Jan Tiedemann, analista di Alphaliner, ha evidenziato ad esempio come nell'ultimo decennio il porto di Bremerhaven non sia stato in grado di tenere il passo di crescita Amburgo, ma soprattutto di Anversa e Rotterdam (in termini di numero di Teu movimentati). Al tempo stesso Tiedemann rileva anche come siano cresciuti in maniera davvero rilevante i volumi in scali del Sud Europa come Algeciras, Valencia e, soprattutto, Pireo. Theo Notteboom, uno degli accademici più noti e stimati di economia marittima e portuale, recentemente ha pubblicato un report su Port Economics dove ha sintetizzato il trend rilevante dell'anno appena trascorso dicendo: Il 2019 verrà ricordato come un anno che ha portato volumi notevoli di container nei porti europei, nonostante il trend abbia subito un rallentamento nel secondo trimestre. I dati anno su anno dei 15 principali scali europei nei primi nove mesi dell'anno si sono rivelati particolarmente alti al Pireo (+20,7%), a Valencia (+8,3%), ad Algeciras (+7,2%), ad Amburgo (+6,9%) e ad Anversa (+6,4%). Crescono, anche se a ritmo inferiore, anche porti come Gdansk (+5%), Barcellona (+4,1%), Le Havre (+4%) e Rotterdam (+3,8%). Notteboom infine aggiunge: La movimentazione di container a Genova ha fatto registrare una crescita prossima allo zero, mentre Bremerhaven, Felixstowe e Southampton dovrebbero aver chiuso l'anno con volumi in calo rispetto all'esercizio precedente. Va detto che il porto del capoluogo ligure, a differenza di Valencia, Pireo e Algeciras, non è attualmente hub di una compagnia di navigazione (nessun terminal portuale è dedicato, fatta eccezione per Calata Bettolo che deve ancora entrare in attività) e quindi ha una quota di transhipment limitata (circa il 12%) rispetto ad altri porti come quelli citati che invece presentano numeri molto elevati anche per questo fattore.



l' economia del mare

Porti, Spezia batte Genova sul treno un container ogni tre

Toti lancia una "mini- Pontremolese" e Contship annuncia nuovi investimenti

di Massimo Minella È la sfida del futuro dei porti. O dei porti del futuro. Perché quello di far correre i container sui treni non è solo un obiettivo strategico, peraltro imposto dall' Unione Europea, quanto una esigenza di sopravvivenza, per chi almeno punta a far crescere la movimentazione dei cassoni colorati. Non è pensabile infatti di trasferire il delta di crescita stimato nei prossimi anni ancora su " gomma", perché si renderebbe la situazione davvero insostenibile, soprattutto verso i territori e le comunità. Solo il " ferro" è il mezzo per governare i trend di sviluppo. Per questo il dato dell' **autorità di sistema** del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara) appena ufficializzato per il 2019 indica come la rotta sia quella giusta. La percentuale di container via treno dello scalo spezzino è infatti superiore al 30%, ancora distante dal sogno Ue (50), ma nettamente superiore a quello della vicina Genova, che viaggia a meno della metà. L' obiettivo è quello di crescer ulteriormente, come emerso dalla visita dei vertici della Regione Liguria guidati dal governatore Giovanni Toti. Proprio l' ente regionale ha ribadito l' intenzione di favorire ulteriormente la modalità

ferroviaria, arrivando alla realizzazione di una infrastruttura sempre attesa, e mai realizzata, come la Pontemolese. Ora il progetto potrebbe partire per gradi « lavorando sui binari di scambio all' interno delle stazioni per poter avere una operatività maggiore già nei prossimi anni, senza perdere di vista il progetto definitivo di totale raddoppio» spiega Toti che poi conferma il tavolo di lavoro con Rfi per «nuove tariffe di traccia che sarebbero un aiuto alla competitività di questo porto». Alla Spezia, come a Genova, come in qualunque altro scalo che ambisca alla crescita non c' è emergenza più forte di quella delle infrastrutture. Ne è ovviamente convinta anche la presidente dell' authority Carla Roncallo, favorevole a una realizzazione " graduale" della Pontremolese. «Sì, è fattibile» ha spiegato, senza tralasciare la battaglia europea per inserire lo scalo nella rete Ten-T. Richiesta che pare legittima, come hanno sottolineato gli imprenditori presenti all' incontro, visto che si sta parlando del secondo porto italiano per movimentazione dei container (dopo Genova). « Non dobbiamo assolutamente perdere di vista il progetto generale di inserimento nella rete europea Ten- T che cerchiamo di perseguire entro il 2023 » aggiunge Roncallo. Poi, sempre alla Spezia, via al tavolo sul futuro di Contship e degli investimenti strategici per il porto e per tutto il **sistema** dell' Alto Tirreno. Si comincia da un tavolo di coordinamento e monitoraggio al cui interno verrà predisposto e reso pubblico «nel giro di poche settimane, un cronoprogramma che tutti i soggetti coinvolti si impegneranno a rispettare » . Al vertice parteciperanno oltre al governatore Toti e alla presidente dell' authority Roncallo, il sindaco Pierluigi Peracchini e il presidente e a.d. del gruppo Contship Italia Cecilia Eckelmann Battistello. « È stata una riunione concreta - precisa Roncallo - Gli investimenti di Contship si intersecano con quelli pubblici su ferrovia e dragaggi e con quelli di riassetto del waterfront. Solo con un coordinamento e con la collaborazione di tutti i soggetti pubblici e privati interessati potremo farcela, incrementando in maniera consistente i traffici portuali e trasformando profondamente l' affaccio a mare della città » . « Oggi abbiamo ribadito il nostro impegno per lo sviluppo dell' economia e dell' occupazione portuale - aggiunge il sindaco Peracchini - nel percorso individuato durante la riunione. Stenderemo infatti un cronoprogramma con riunioni e appuntamenti calendarizzati che assicureranno sempre una maggiore sinergia fra gli





La Repubblica (ed. Genova)

La Spezia

Cecilia Battistello - è strategico per la competitività del porto della Spezia ed è un' assoluta priorità di investimento del gruppo Contship Italia». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

In banchina torna la pace fra Contship e Comune: un tavolo per i lavori

«Non siamo fermi sui dragaggi» ha assicurato la presidente dell' Authority Carla Roncallo. «Il progetto di Lscst per l' ampliamento di molo Garibaldi è strategico» ha detto la presidente di Contship Italia Cecilia Eckelmann Battistello. A parole tutto è predisposto per l' ampliamento da parte di Lscst della banchina, che permetterà da una parte di aumentare i traffici e dall' altra di restituire Calata Paita alla città e alla nuova stazione crociere. Adesso ci sarà un tavolo, al quale siederanno tutti i soggetti pubblici e privati, a monitorare e coordinare questi investimenti strategici: entro poche settimane dovrà essere messo nero su bianco il cronoprogramma che Contship e **Autorità di Sistema Portuale** si impegneranno a rispettare. È quanto emerso dopo l' incontro con i vertici del Gruppo, che ha visto partecipare il presidente Toti e il sindaco Peracchini. «Occorre dare rassicurazioni sui tempi, vogliamo che Contship resti con gli investimenti relativi alla concessione sull' ampliamento» chiarisce Toti, dopo che il sindaco Peracchini aveva dato un ultimatum: o via ai lavori entro gennaio o via la concessione. «Ho invitato a una valutazione - chiarisce Peracchini -. La concessione è stata data per 53 anni senza una gara europea ma con un impegno in termini di investimenti, che dopo 5 anni non ci sono. Spero di avere entro la fine del mio mandato la data certa con la progettualità». La tensione si è dunque allentata, dopo che le scintille partite da Palazzo Civico poco prima di Natale dirette al principale terminal del porto avevano creato un incendio di polemiche e preoccupazione nello scalo spezzino. Carla Roncallo conferma il ruolo «propositivo e di mediazione» dell' Authority. «Ci sono segnali positivi da Contship». Lo conferma la stessa Battistello. «Questa - ha ribadito - è un' assoluta priorità di investimento del Gruppo Contship Italia». - L. IV.



Contship: «Faremo gli ampliamenti» Presto pronto il cronoprogramma

Il punto dopo il summit con il presidente della Regione. Che replica al vicesegretario nazionale dem: «L'epoca della divisione tra porto e città era quella del Pd e a litigare erano gli esponenti di quel partito»

di Franco Antola LA SPEZIA Gli investimenti di Contship alla Spezia, con l'allargamento delle banchine, restano un priorità per il colosso della logistica e un obiettivo strategico in funzione della competitività dello scalo. Parola di Cecilia Eckelman Battistello, presidente di Contship Italia che ieri lo ha ribadito in un vertice fra Regione Liguria, **Autorità portuale**, Comune della Spezia e vertici di Lscst voluto per fare il punto sulla situazione dei progetti ancora al palo. Qualcosa di più di un impegno, ribadito dopo i timori alimentati dai ritardi nella pubblicazione di bandi, che avevano non poco inasprito i rapporti fra il sindaco e Lscst. Un tema su cui, ieri, su La Nazione, era intervenuto l'onorevole Andrea Orlando, attuale vice segretario nazionale del Pd, che non aveva risparmiato severe censure a Comune e Regione per la situazione di impasse. Oltre alle promesse dei vertici Contship c'è un altro passo. Al fine di monitorare i lavori sugli spazi portuali che implicano impegno di Contship e **Autorità portuale**, indispensabili per l'attuazione del piano di sviluppo che Comune e Regione hanno predisposto per il waterfront della città, verrà istituito un tavolo di coordinamento e monitoraggio. Nell'ambito del tavolo - riferisce una nota diffusa al termine dell'incontro - verrà predisposto e reso pubblico, nel giro di poche settimane, un cronoprogramma che tutti i soggetti coinvolti si impegneranno a rispettare. A sottoscrivere l'impegno, il governatore Toti, il presidente dell'**Autorità portuale** Carla Roncallo, il sindaco Pierluigi Peracchini e la presidente di Contship, Battistello. A fronte delle garanzie di Contship, che ha ribadito l'impegno strategico per il terminal della Spezia e ogni azione per renderlo sempre più competitivo, gli enti locali hanno assicurato pieno supporto alla struttura **portuale**, auspicando che «si proceda al più presto con gli investimenti congiunti programmati - come ha ricordato il presidente Giovanni Toti - per dare maggiore efficienza, capacità e competitività al porto, con l'auspicio di poter avviare già nei prossimi mesi la realizzazione del progetto waterfront elaborato insieme al Comune e all'**Autorità portuale**». «È stata una riunione davvero concreta - ha commentato la presidente Roncallo -, sono molto soddisfatta. Gli investimenti di Contship si intersecano con quelli pubblici su ferrovia e dragaggi e con quelli di riassetto del waterfront. Solo con un coordinamento fattivo e con la piena collaborazione di tutti i soggetti pubblici e privati interessati potremo farcela, incrementando i traffici portuali e trasformando profondamente l'affaccio a mare della città. E oggi, questa volontà di collaborazione è stata espressa chiaramente da tutti gli attori in campo». Anche il sindaco è parso aver sotterrato l'ascia di guerra: «Oggi abbiamo ribadito il nostro impegno per lo sviluppo dell'economia e dell'occupazione **portuale** nel percorso individuato durante la riunione. Stenderemo un cronoprogramma con appuntamenti calendarizzati che assicureranno una maggiore sinergia fra gli enti pubblici e privati, per il bene della nostra città e del territorio». Tutti d'accordo, dunque, di fronte a quella che appare come una ritrovata unità di intenti, anche se dovranno essere i fatti a dimostrare l'effettivo avvio del percorso di uscita dall'impasse. Restano invece alti, a livello politico, i toni della polemica dopo la denuncia di Orlando sui rischi di un braccio di ferro fra Comune e Lscst, e sul riaccendersi della contrapposizione fra porto e città. Temi su cui ieri Toti è tornato replicando a Orlando: «Il porto divide la città? Orlando sbaglia epoca, quella



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

era l'epoca del Pd; a litigare, più che la città erano gli stessi esponenti di quel partito. Le liti fra Forcieri, Paita e Federici sono ormai un genere letterario. Oggi nessun contrasto, il rapporto fra le varie componenti è ottimo, abbiamo portato qui le maggiori compagnie crocieristiche del mondo: non era mai accaduto, e questo grazie alla collaborazione fra Adsp e la Regione di cui le compagnie si fidano. Quello del Comune è stato semplicemente un richiamo a rispettare gli impegni che ci siamo presi con la città di fare un nuovo waterfront e una nuova stazione crocieristica. Vogliamo che Contship resti il principale terminalista di questa città e che faccia investimenti per continuare ad esercitare la concessione nell'interesse di tutti. Quello del sindaco è stato un invito perché ciascuno si assuma le proprie responsabilità. Strano che Orlando si spaventi di tutto questo, ma forse è uno spavento di maniera, come a teatro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

I SASSI NELLO STAGNO

Gli impegni ci sono Nessuno sconto sul loro rispetto

Anna Pucci I sassi gettati nello stagno ieri, grazie all' intervento sull' economia portuale dell' onorevole Andrea Orlando che 'La Nazione' ha ospitato in esclusiva, hanno smosso le acque. Ottenendo un impegno congiunto da parte dei soggetti titolari delle azioni determinanti per il futuro del porto spezzino. Contship, Regione, Autorità portuale e Comune della Spezia hanno promesso un tavolo di coordinamento e un cronoprogramma per le opere attese: ampliamento del porto, dragaggi, riassetto ferroviario e waterfront. Ospiteremo altri interventi, anche di segno opposto rispetto a quello del dem Orlando che l' obiettivo di tenere alta l' attenzione. Nell' interesse della città.



Porti: tavolo strategico per interventi Contship Spezia

In poche settimane cronoprogramma ampliamento molo Garibaldi

Un tavolo di coordinamento e monitoraggio sui lavori relativi agli ampliamenti delle banchine. E' quanto è stato predisposto oggi al termine dell' incontro tra Regione Liguria, Autorità portuale, Comune della Spezia e Contship alla Spezia. Al centro dell' incontro, gli attesi investimenti del gruppo che gestisce il terminal Lsct, con l' ampliamento del molo Garibaldi e la conseguente liberazione della calata Paita, utile alla realizzazione della stazione crocieristica. Sul Garibaldi il terminal potrà lavorare con navi sempre più grandi, anche a seguito dei dragaggi, incrementando il traffico dello scalo. Entro poche settimane il tavolo definirà il cronoprogramma degli interventi. All' incontro c' erano il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il presidente dell' Autorità Portuale **Carla Roncallo**, il sindaco Pierluigi Peracchini e il presidente e amministratore delegato del Gruppo Contship Italia, Cecilia Eckelmann Battistello. Contship ha ribadito "l' interesse strategico per il terminal della Spezia e l' impegno per renderlo sempre più competitivo". (ANSA).



La Spezia: nasce tavolo di coordinamento tra enti locali e Contship su investimenti strategici

I soggetti coinvolti si impegneranno a rispettare un cronoprogramma che verrà reso pubblico

Incontro oggi tra Regione Liguria, **Autorità Portuale**, Comune della Spezia e vertici di Contship per fare il punto sugli investimenti strategici del porto di Spezia. Al fine di monitorare lavori complessi che implicano impegno di Contship e **Autorità Portuale** e che sono indispensabili perché venga attuato il piano di sviluppo che Comune e Regione hanno predisposto per il waterfront della città, verrà istituito un tavolo di coordinamento e monitoraggio. Nell'ambito del tavolo, verrà predisposto e reso pubblico, nel giro di poche settimane, un cronoprogramma che tutti i soggetti coinvolti si impegneranno a rispettare. Questi i punti emersi dalla riunione a cui hanno preso parte oggi il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il presidente dell' **Autorità Portuale** Carla Roncallo, il sindaco Pierluigi Peracchini e il presidente e amministratore delegato del Gruppo Contship Italia Cecilia Eckelmann Battistello. In particolare, Contship ha ribadito l'interesse strategico per il terminal della Spezia e l'impegno per renderlo sempre più competitivo. Gli enti locali hanno garantito pieno supporto al terminal e a quello che rappresenta per il futuro della città.



Investimenti Lsct, nasce un tavolo: presto il cronoprogramma

Regione, Autorità di sistema portuale, Comune e Contship si sono incontrati e hanno stabilito come procedere per attuare il piano di sviluppo del porto e del waterfront.

La Spezia - Incontro oggi tra Regione Liguria, **Autorità di sistema portuale**, Comune della Spezia e vertici di Contship per fare il punto sugli investimenti strategici del porto. Al fine di monitorare lavori complessi che implicano impegno di Contship e Adsp e che sono indispensabili perché venga attuato il piano di sviluppo che Comune e Regione hanno predisposto per il waterfront della città, verrà istituito un tavolo di coordinamento e monitoraggio. Nell'ambito del tavolo, verrà predisposto e reso pubblico, nel giro di poche settimane, un cronoprogramma che tutti i soggetti coinvolti si impegneranno a rispettare. Questi i punti emersi dalla riunione a cui hanno preso parte oggi il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Carla Roncallo, il sindaco Pierluigi Peracchini e il presidente e amministratore delegato del Gruppo Contship Italia Cecilia Eckelmann Battistello. In particolare, Contship ha ribadito l'interesse strategico per il terminal della Spezia e l'impegno per renderlo sempre più competitivo. Gli enti locali hanno garantito pieno supporto al terminal e a quello che rappresenta per il futuro della città. "Tutti abbiamo sottolineato l'interesse strategico affinché si proceda al più presto con gli investimenti congiunti programmati - ha affermato Toti - per dare maggiore efficienza, capacità e competitività al porto, con l'auspicio di poter avviare già nei prossimi mesi la realizzazione del progetto del waterfront elaborato insieme al Comune e all'Authority". "È stata una riunione davvero concreta - ha affermato la presidente Roncallo - dei cui esiti sono molto soddisfatta. Gli investimenti di Contship si intersecano con quelli pubblici su ferrovia e dragaggi e con quelli di riassetto del waterfront. Solo con un coordinamento fattivo e con la piena collaborazione di tutti i soggetti pubblici e privati possiamo pretremo farcela, incrementando in maniera consistente i traffici portuali e trasformando profondamente l'affaccio a mare della città. E oggi, questa volontà di collaborazione è stata espressa chiaramente da tutti gli attori in campo". "Oggi abbiamo ribadito il nostro impegno per lo sviluppo dell'economia e dell'occupazione **portuale** - ha aggiunto il sindaco Peracchini - nel percorso individuato durante la riunione. Stenderemo infatti un cronoprogramma con riunioni e appuntamenti calendarizzati che assicureranno sempre una maggiore sinergia fra gli enti pubblici e quelli privati, per il bene della nostra città e del nostro territorio". "Il progetto di sviluppo di Lsct - ha affermato la presidente e amministratore delegato di Contship Italia Battistello - è strategico per la competitività del porto della Spezia ed è un'assoluta priorità di investimento del gruppo Contship Italia". Lunedì 20 gennaio 2020 alle 17:05:08 Redazione.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Turbogas, Toti alza le mani: «Tutto già deciso»

Il governatore ribadisce: «Il Parlamento, con Pd e M5S, ha approvato la transizione dal carbone, chi dice il contrario sta mentendo» LA SPEZIA Turbogas sì o no? Toti non chiarisce quale sarà la posizione tenuta dalla Regione Liguria per il progetto di riconversione della centrale a carbone prospettata da Enel per la Eugenio Montale. Anche perché ribadisce che «la Regione ha limitate competenze sul piano energetico nazionale. E il Parlamento ha già approvato, con Pd e M5s, la transizione dal carbone al gas che riguarda anche la centrale della Spezia, secondo un piano concordato con Enel, vagliato dalle commissioni parlamentari competenti». Tradotto, le decisioni sono già state prese a Roma. «I partiti politici a Roma - punta il dito contro gli avversari politici - hanno dato assenso a questo progetto. Chiunque racconti in città posizioni diverse sta mentendo». Lo ha sottolineato il governatore ieri, a margine dell'incontro che si è tenuto in via del Molo con gli operatori portuali. Insomma, il presidente non dice no al turbogas ma si pone nel mezzo, tra «una soluzione che sia di beneficio a una città che ha pagato per la presenza della centrale a carbone» e una che sia «utile per fare la nostra parte nel Paese». Il consiglio comunale però ha messo nero su bianco un netto no al progetto di riconversione al gas, prevedendo anche varianti al Puc per impedire che su quel sito tornino in futuro produzioni energetiche inquinanti. «Il Comune ha detto no a una trasformazione al turbogas "pura e semplice", ma penso che sarebbe opportuno approfondire l'intero piano. Enel non ha fatto abbastanza in questo senso. Andiamo avanti con la discussione - è l'invito -: credo che enti locali, Enel, i sindacati che sono favorevoli all'operazione, sindaci del comprensorio, associazioni di impresa si debbano sedere a un tavolo. La politica deve trovare una sintesi che sia utile per tutti». Il tema della produzione energetica, secondo Toti, compenetra quello portuale. «La transizione dal carbone al gas della centrale Enel» secondo quanto «chiesto ad Enel, deve essere collegata anche all'elettrificazione delle banchine e a mitigare l'impatto delle grandi navi». Per fare della Spezia un porto "pilota" per il cold ironing. - L. IV.



Elettificazione delle banchine legata alla centrale

Toti "promuove" anche il progetto per il distributore di gnl a Panigaglia

Spezia **porto** pilota sul fronte dell' elettrificazione delle banchine. Un obiettivo possibile, secondo il presidente della Regione Giovanni Toti che lo ha rilanciato ieri in occasione dell' incontro con gli operatori portuali, prima di visitare terminal e banchine, assieme all' assessore alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone, assieme all' assessore alle Adps Carla Roncallo e dal segretario generale Francesco Di Sarcina. «Il **porto** della Spezia e la città sono destinati a crescere molto - ha insistito Toti -, occorre coordinare tutte le idee, come il progetto per fare a Panigaglia il primo rigassificatore a Gnl della regione, che per la portualità è la più importante d' Italia. C' è anche la transizione dal carbone al gas della centrale Enel che come abbiamo chiesto a Enel deve essere collegata all' elettrificazione delle banchine del **porto** e a mitigare l' impatto delle grandi navi. Progetti integrati che possono contribuire a far crescere Spezia come ha fatto in questi cinque anni. Si tratta di progetti concatenati, c' è bisogno che tutti i partner privati remino nella stessa direzione». F.A.

Contship: «Faremo gli ampliamenti»
Presto pronto il cronoprogramma

Il punto chiave è il cronoprogramma. Che regola il «crescimento successivo dell' area» della banchina tra i porti e il porto del Psa e il porto di Spezia. Il cronoprogramma è il punto chiave.

Il porto vive un grave rischio. Meno propaganda e più soluzioni

Il porto di Spezia vive un grave rischio. Meno propaganda e più soluzioni. Il cronoprogramma è il punto chiave.

Elettificazione delle banchine legata alla centrale

Il cronoprogramma è il punto chiave. Il cronoprogramma è il punto chiave.



Porti: Toti, Spezia pilota per elettrificazione banchine

Governatore, progetti integrati faranno crescere città

(ANSA) - LA SPEZIA, 20 GEN - "La Spezia può puntare a diventare un **porto** pilota per il processo di elettrificazione delle banchine". Lo ha detto il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti questa mattina alla Spezia all'incontro con gli operatori portuali. "Il **porto** della Spezia e la città sono destinati a crescere molto, occorre coordinare tutte le idee, come il progetto per fare a Panigaglia il primo rigassificatore a Gnl della regione che per la portualità è la più importante d'Italia, che è da seguire con attenzione. C'è anche la transizione dal carbone al gas della centrale Enel che come abbiamo chiesto ad Enel deve essere collegata anche all'elettrificazione delle banchine del **porto** e a mitigare l'impatto delle grandi navi in arrivo nel cuore di questa città. Progetti integrati che possono contribuire a far crescere La Spezia come ha fatto in questi ultimi cinque anni, lavoriamo su tutti: sono progetti concatenati, per questo c'è bisogno che tutti i partner privati remino nella stessa direzione". (ANSA).



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Una mini Pontremolese per aiutare il porto

Vista la difficoltà a raddoppiare la tratta con Parma si cercherà di effettuare lavori per consentire la percorrenza di treni più lunghi

«Sulla Pontremolese stiamo ragionando per step con Rfi, per attuare interventi che possano migliorare l'operatività dello scalo entro tre anni, senza rinunciare al progetto più ampio del raddoppio». Una "mini Pontremolese", che preveda l'ampliamento dei marciapiedi in alcune stazioni della tratta, per far incrociare treni più lunghi. Dagli attuali 475 metri ad almeno 550. Ma anche riduzione delle tariffe, perché per muovere un treno in salita servono due locomotori. E l'impegno al rifinanziamento della tratta Parma-Vicofertile. Il presidente della Regione Giovanni Toti ha prospettato la possibilità di procedere per passi verso il raddoppio della Pontremolese, progetto di cui si discute da mezzo secolo, fondamentale per collegare lo scalo spezzino ai corridoi logistici europei. Una possibilità che passa dal tavolo interregionale a cui siedono Emilia Romagna e Toscana. La carenza infrastrutturale a servizio dello scalo spezzino è stata al centro dell'incontro di ieri, nella sede dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, tra il governatore Toti e gli operatori portuali. «Il tema delle infrastrutture è "il" tema per chi opera alla Spezia, dove c'è bisogno di risposte strategiche. Le nostre sono proposte fattibili» ha detto Toti, che ha aggiunto che il raddoppio è un'opera fondamentale per la Regione. Ancor di più in un porto che punta al 50% del trasporto su ferro e che vedrà in primavera l'avvio dei lavori per i nuovi binari, con la creazione di treni lunghi anche 750 metri. Il presidente dell'associazione agenti marittimi Giorgio Bucchioni ha incalzato affinché ci sia lo stesso impegno profuso per il ponte Morandi anche per i problemi infrastrutturali spezzini, dalla Pontremolese alla Variante Aurelia. Andrea Fontana, presidente degli spedizionieri, ha rimarcato le preoccupazioni degli operatori per un «porto che non cresce», situazione alimentata dai ritardi sulle nuove banchine. Piergino Scardigli, tra i principali animatori della causa pro-Pontremolese, ha spiegato che «la revisione entro il 2023 del piano Scan Med» è l'occasione perché l'opera vi sia di nuovo inserita. Angelo Matellini di Cna suggerisce di parlare di "Tirreno Brennero", per dare una dimensione che colga l'importanza dell'infrastruttura. Ma infrastrutture anche per il porto crocieristico, e non solo la nuova stazione che sarà costruita da Msc, Royal Caribbean e Costa: il sindaco di Lerici Leonardo Paoletti ha insistito sulla possibilità di uno scalo dei battelli nel nuovo terminal. «Molteplici le vocazioni del porto - ha parlato per Confartigianato Nicola Carozza -. Sull'idea avanzata dal sindaco di Lerici si potrebbe partire da un aggiornamento dello studio di fattibilità di anni fa. Da segnalare al terminal crociere l'esperienza positiva, che auspichiamo sia confermata, delle reti e dei consorzi di imprese che vendono direttamente ai crocieristi servizi turistici. Ma - ha concluso - le imprese di nautica e meccanica si aspettavano maggior coraggio della Regione nel varo di bandi di contributi per l'innovazione tecnologica». - L.IV.



Spunta l' idea di una mini-Pontremolese

Proposto un tavolo interregionale per avviare opere sui binari di scambio e sulle stazioni in attesa di affrontare il nodo del tunnel di valico

LA SPEZIA La Pontremolese? «La Regione è disponibile a un tavolo di lavoro interregionale, puntando a un percorso per gradi, con una road map che preveda i primi interventi su binari di scambio e stazioni, lavorando nel contempo sulle tariffe con le Ferrovie per garantire la massima operatività, e poi affrontare il nodo dei tunnel di valico». Una sorta di mini-Pontremolese in attesa del progetto complessivo che

richiede tempi più lunghi. Il messaggio che il governatore Giovanni Toti ha portato ieri nella sua visita in città, dove ha incontrato la comunità portuale nella sede di **Adsp**, è sostanzialmente questo, per quanto anche il tema di Enel e turbogas sia tornato ad accendere il dibattito politico (come riferiamo a parte). Sul raddoppio della linea Toti ha ribadito che «la ferrovia rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo del porto della Spezia e la Pontremolese deve essere inserita nelle reti TEN-T e diventare prioritaria in Europa nel 2023. Un periodo nel quale il ruolo di Regione Liguria sarà ancora di più fondamentale se riesce a mettere

insieme le volontà delle regioni limitrofe, per avere un consenso comune e presentarsi ai tavoli di revisione delle reti Ten con un consenso interregionale». Il confronto con la comunità del porto ha visto la presenza, fra gli altri, dell' assessore regionale alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone, della presidente dell' Ap Carla Roncallo, assieme al segretario generale Giuseppe Di Sarcina, della parlamentare Manuela Gagliardi e del sindaco Pierluigi Peracchini. Un faccia a faccia che si è allargato anche ad altri temi, come i dragaggi, indicati da Giorgio Bucchioni, presidente dell' associazione degli agenti marittimi, come un' esigenza imprescindibile per lo sviluppo dell' economia portuale. Di qui l' invito alla Regione «a darsi da fare», auspicando, dopo lo sforzo compiuto dall' apparato pubblico per il ponte Morandi, che lo stesso impegno sia dedicato alle infrastrutture spezzine, «tenendo presente che - ha aggiunto - la burocrazia e la Toscana non ci sono favorevoli». Sul tema dragaggi, la presidente Roncallo ha assicurato che «non siamo fermi, come **Adsp** stiamo procedendo», anche se gli interventi devono essere contestuali a opere di allargamento degli spazi. Delle criticità del porto si è fatto interprete anche Andrea Fontana, presidente degli spedizionieri («Non intendiamo piangerci addosso, navighiamo a vista, risolvendo molti problemi, ma siamo preoccupati»). Nicola Carozza, dirigente Confartigianato, si è detto favorevole all' idea avanzata dal sindaco di Lerici Leonardo Paoletti di un sostegno della Regione per realizzare infrastrutture che permettano un trasporto marittimo continuativo nel Golfo, magari partendo da un aggiornamento dello studio di fattibilità elaborato anni fa. Allargando poi il discorso «all' esperienza molto positiva, che auspichiamo venga confermata dalle compagnie da crociera, delle reti e dei consorzi di imprese che hanno la possibilità di vendere direttamente ai crocieristi servizi turistici del territorio». A chiedere che la Pontremolese cambi nome, diventando Linea Tirreno-Brennero, è stato invece il direttore regionale di Cna, Angelo Matellini, mentre Pier Gino Scardigli (Assonautica) ha a sua volta rilanciato l' esigenza, sul tema Pontremolese, di un tavolo con l' Emilia e la Toscana per consentire «una visione comune e un consenso allargato». Franco Antola © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

Pontremolese, un tavolo con Emilia e Toscana e un primo lotto di lavori

L'ipotesi è stata resa nota dal governatore ligure Toti e vede coinvolta in prima linea anche l'Autorità di sistema portuale.

La Spezia - E pur qualcosa si potrebbe muovere. Parliamo della pluridecennale vicenda del raddoppio della Pontremolese, la linea ferroviaria che collega La Spezia e Parma. L'interesse, però, non è per i tempi di percorrenza dei passeggeri, perché oltre alle due città i binari che si snodano sull' Appennino collegano il porto spezzino con la Pianura Padana e il Nord Italia. Questa mattina, nel corso dell' incontro tra il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e la comunità portuale sono infatti stati annunciati alcuni possibili interventi per il miglioramento della situazione. Non si è parlato del completamento del raddoppio, né della realizzazione della famigerata galleria di valico, ma di tre provvedimenti che possono essere intesi come un primo lotto di interventi in attesa che anche tutto il resto si sblocchi. Ad annunciare l' ipotesi è stato lo stesso Toti, parlando di una mini Pontremolese da raggiungere attraverso un tavolo interregionale anche con Emilia-Romagna e Toscana per realizzare una serie di opere in grado di dare le risposte che il territorio si aspetta, in attesa del progetto complessivo. Si tratterebbe prima di tutto dell' allargamento dei marciapiedi nelle tre stazioni in cui non è consentito l' incrocio dei convogli, così da consentire agli operatori portuali di realizzare treni più lunghi. Inoltre verranno richiesti a Rfi il rifinanziamento del raddoppio nella zona di Vicofertile e la riduzione delle tariffe perché la pendenza della linea obbliga i treni merci a muoversi con doppio locomotore. All' incontro, che si è svolto nell' auditorium dell' **Autorità di sistema portuale**, erano presenti, tra gli altri, l' assessore regionale alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone, la presidente dell' **Adsp** Carla Roncallo e il segretario generale Giuseppe Di Sarcina, la parlamentare Manuela Gagliardi e il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini. "Il nostro compito - ha detto il primo cittadino facendo riferimento agli scontri avuti con LscT nelle scorse settimane - è quello di tutelare la competitività del nostro porto. Per questo ci sono temi nazionali da affrontare, ma anche investimenti da fare da parte delle aziende concessionarie. Il Piano regolatore portuale attende da 15 anni la realizzazione di determinate infrastrutture. Mi piacerebbe sapere quali sono i tempi previsti per la riconsegna alla città di Calata Paita. La concessione di 53 anni è stata data senza una gara europea, ma a determinate condizioni. E' stato firmato un protocollo d' intesa con il Demanio e vorrei avere una data e una progettualità entro la fine del mio mandato". La presidente Roncallo ha sottolineato come l' impegno dell' **Adsp** sia quello di porsi "sempre in maniera propositiva nell' esercitare il suo ruolo e affinché i lavori partano davvero e tutto il Piano di sviluppo del porto e del fronte a mare prenda avvio, consentendo di liberare Calata Paita e di realizzare il molo per le navi da crociera. Ci sono segnali positivi - ha concluso - resta da definire la questione temporale". Il tema delle infrastrutture è stato al centro dell' incontro, insieme a quello della sicurezza in un porto, quello della Spezia che ha percentuali di trasporto su ferro superiori al resto d' Italia, a cui si devono dare risposte concrete e strategiche per la comunità. "La ferrovia rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo del porto della spezia - ha sottolineato Toti -. E la Pontremolese deve essere inserite dentro le reti Ten-T e diventare prioritaria in Europa nel 2023. Un periodo nel quale il ruolo di Regione Liguria sarà ancora di più fondamentale se riesce a mettere insieme le volontà delle Regioni limitrofe, per avere un consenso comune e presentarsi ai tavoli di revisione delle reti Ten con un consenso allargato e interregionale". Il presidente provinciale dell'



Associazione degli agenti marittimi, Giorgio Bucchioni ha però fatto notare come la Regione abbia stretto un accordo con Lombardia e Piemonte sul tema delle infrastrutture. "Mi pare che sia stata abbandonata



Citta della Spezia

La Spezia

la Pontremolese, che non ci sia interesse da parte delle Regione. Con l' esempio del cantiere del nuovo Ponte Morandi è cambiata la percezione rispetto alla certezza degli investimenti in Liguria, mi auguro che lo stesso impegno ci sia per le opere che riguardano La Spezia, come la variante Aurelia e che si possano presto vedere progressi per quel che riguarda la Pontremolese". Il presidente ha risposto lamentando alcune difficoltà nei rapporti con Ferrovie dello Stato e Anas per quel che concerne la programmazione a causa della governance delle due società. "Dove seguiamo direttamente i progetti si procede spediti, come nel caso della Ripa. La Spezia non è figlia di un dio minore. Sulla variante assisteremo all' affidamento del primo lotto nelle prossime settimane". Il microfono è poi passato ad Andrea Fontana, presidente degli Spedizionieri spezzini, categoria che vede al lavoro circa 400 persone. "Quando il fronte della comunità **portuale** viene incrinato emergono fantasmi del passato, che vorrebbero far passare il porto come fonte di inquinamento e lavoro nero. Invece l' occupazione, come dimostra uno studio recente, è di qualità. Però i dati ci dicono che da qualche anno il porto non cresce, come la portualità italiana, ed è facile capire che alla Spezia il problema sono gli spazi e per questo speriamo che i lavori di ampliamento delle banchine partano al più presto. Inoltre stiamo assistendo all' integrazione verticale con carrier e terminal che appartengono sempre più spesso alle compagnie. La speranza è che alla Spezia il terminalista resti indipendente". Piergino Scardigli, presidente della Suola nazionale dei trasporti, ha ricordato come il Prp preveda insieme all' aumento dei traffici anche quello del trasporto su ferro. "Abbiamo di fronte una grande occasione per il raddoppio della Pontremolese con la revisione del corridoio Scan-Med ma per inserire l' infrastruttura nel programma europeo occorre consenso nel nostro paese sulla realizzazione dell' opera". Mentre il sindaco di Lerici, Leonardo Paoletti, ha chiesto maggiore attenzione al tema del trasporto marittimo interno al golfo, per Confartigianato ha preso la parola Nicola Carozza, che ha fatto osservare come la fortuna dell' economia spezzina siano le molte vocazioni che si stanno scoprendo, per esempio con la presenza dei consorzi all' interno del terminal crociere, dove realizzano vendita diretta dei pacchetti. Sul trasporto marittimo qualcosa si è mosso e presto sarà inaugurato un nuovo battello. Dalla Regione, però - ha concluso -, le imprese si sarebbero attese maggiore sostegno attraverso bandi e call". Il direttore di Cna Angelo Matellini si è detto rasserenato dopo l' ascolto delle parole di Peracchini e Toti in fatto di rapporti con Lscf. Secondo Toti, infine, il porto della Spezia è pronto a diventare primo porto per sostenibilità e infrastrutture. Anche grazie all' elettrificazione delle banchine e allo switch previsto sui carburanti a minor contenuto di zolfo. Questo per dire che nel complesso tessuto industriale della Spezia, il suo porto è cresciuto di più in assoluto insieme a Genova e insieme al mercato turistico. "La politica - secondo il governatore - deve fare la sua parte e penso che lo stia facendo cercando interlocutori e sensibilizzando il governo centrale. Ma affinché ci sia la giusta sensibilità i progetti vanno condivisi da tutti i soggetti: Regione, Comune, chi fa impresa, opinion leader dei territori. Oggi è il primo passo per una città che rappresenta un modello su cui mi auguro incida anche la transizione dal carbone al gas della centrale Enel. Il fatto che si possa fare impresa e shipping in uno degli scenari turistici più suggestivi d' Italia è un altro motivo di vanto. Tutti dobbiamo condividere e trasferire ciò in un dibattito nazionale che deve avere in primo piano il tema della logistica, della pontremolese, delle regole e della riorganizzazione del porto". Lunedì 20 gennaio 2020 alle 18:12:43 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

Il Nautilus

La Spezia

Porto della Spezia, presidente Toti: un tavolo con Emilia e Toscana per Mini Pontremolese

È il secondo porto italiano, sta facendo bene e ha tutta la nostra attenzione

La **Spezia** -Una mini Pontremolese attraverso un tavolo interregionale anche con Emilia e Toscana per realizzare una serie di opere in grado di dare le risposte che il territorio si aspetta, in attesa del progetto complessivo. Un'opera su cui si deve ragionare concretamente, a cominciare da iniziative concrete: dall'implementazione delle stazioni che non consentono l'incrocio dei treni sulla linea e da una riduzione delle tariffe da parte di RFI, in attesa del progetto complessivo di raddoppio che richiede più tempo. È l'impegno di Regione Liguria comunicato oggi dal presidente di Regione Liguria Giovanni Toti nell'incontro svoltosi presso l'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale alla **Spezia** alla presenza degli operatori portuali. Una riunione per fare il punto sulle esigenze degli addetti ai lavori in **porto** a cui hanno preso parte, tra gli altri, l'assessore regionale alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone, la presidente dell'Autorità Portuale Carla Roncallo e il segretario generale Giuseppe Di Sarcina, la parlamentare Manuela Gagliardi e il sindaco della **Spezia** Pierluigi Peracchini. Il tema delle infrastrutture è stato al centro dell'incontro, insieme a quello della sicurezza in un **porto**, quello della **Spezia** che ha percentuali di trasporto su ferro superiori al resto d'Italia, a cui si devono dare risposte concrete e strategiche per la comunità. 'La ferrovia rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo del **porto** della **Spezia** - ha sottolineato il presidente di Regione Liguria - E la Pontremolese deve essere inserite dentro le reti Ten-T e diventare prioritaria in Europa nel 2023. Un periodo nel quale il ruolo di Regione Liguria sarà ancora di più fondamentale se riesce a mettere insieme le volontà delle regioni limitrofe, per avere un consenso comune e presentarsi ai tavoli di revisione delle reti Ten con un consenso allargato e interregionale'. 'Per noi la Pontremolese è un'infrastruttura prioritaria - ha detto Toti - e in attesa del raddoppio definitivo si può ragionare per gradi, per migliorare l'operatività dello scalo'. Regione Liguria, ha ricordato il governatore, sta prestando la massima attenzione al **porto** della **Spezia** dove, in primavera, partiranno i lavori per i binari che consentiranno la creazione di treni da 750 metri'. 'Inoltre - ha continuato Toti - stiamo lavorando con Rfi per ragionare sulle tariffe di traccia che possono essere un altro aiuto alla competitività di questo **porto**. Un **porto** che è cresciuto, è all'avanguardia in Italia: ha raggiunto il milione di crocieristi, per i contenitori è il secondo **porto** del paese in una regione che ha già il primo **porto** per numero di contenitori e tutto questo dà l'idea dell'importanza della Liguria. È un **porto** che sta facendo bene e che merita tutta la nostra attenzione'. Toti ha voluto anche ricordare, rispondendo ad eventuali obiezioni che 'Non vi è nessun rischio di divisione tra città e **porto** se ognuno continua a fare la sua parte secondo un percorso di investimenti largamente conosciuto e condiviso. Oggi infatti la città di **Spezia** e il **porto** sono molto più integrati di un tempo e La **Spezia** è uno dei modelli di Liguria che vorremmo costruire'. 'Quest'anno - ha aggiunto il presidente - sono infatti previsti quasi 1 milione di crocieristi. Un obiettivo che si può raggiungere perché è stato perseguito negli anni scorsi e che ci conferma che è stata fatta la scelta giusta'. 'Attualmente c'è un progetto che prevede ampliamenti di banchine, un molo nuovo, un progetto importante riguardante la stazione marittima e la riqualificazione del waterfront della città per molte decine di milioni di euro di investimenti - ha continuato Toti - Per dare gambe a questo piano e farlo andare avanti occorre che tutti si mettano d'accordo e che si assumano un impegno concreto. Non c'è nulla da discutere o da litigare, ma solo fare'. Il **porto** della **Spezia** è avanti anche sul tema della sostenibilità ambientale: ha infatti una





Il Nautilus

La Spezia

ed è pronto a diventare primo **porto** per sostenibilità e infrastrutture. Anche grazie all' elettrificazione delle banchine e allo switch previsto sui carburanti a minor contenuto di zolfo. Questo per dire che nel complesso tessuto industriale della **Spezia**, il suo **porto** è cresciuto di più in assoluto insieme a Genova e insieme al mercato turistico. 'La politica, secondo il governatore, deve fare la sua parte e penso che lo stia facendo cercando interlocutori e sensibilizzando il governo centrale. Ma affinché ci sia la giusta sensibilità i progetti vanno condivisi da tutti i soggetti: Regione, Comune, chi fa impresa, opinion leader dei territori. Oggi è il primo passo per una città che rappresenta un modello su cui mi auguro incida anche la transizione dal carbone al gas della centrale Enel. Il fatto che si possa fare impresa e shipping in uno degli scenari turistici più suggestivi d' Italia è un altro motivo di vanto. Tutti dobbiamo condividere e trasferire ciò in un dibattito nazionale che deve avere in primo piano il tema della logistica, della pontremolese, delle regole e della riorganizzazione del **porto**'.

Citta della Spezia

La Spezia

"Anche La Spezia al forum internazionale dell'economia Ambrosetti"

Per la Regione Liguria: "Nel territorio spezzino rimane la necessità di investire nelle start up alla luce dei risultati di porto e turismo".

La Spezia - "Abbiamo voluto coinvolgere Ambrosetti per individuare i migliori percorsi di sviluppo per il nostro territorio, alla luce di dati oggettivi. Quest'anno abbiamo deciso di allargarlo anche alla Spezia, fino ad oggi si è svolto solo a Genova ma abbiamo voluto costruire un percorso più ampio che prevedesse momenti di incontro fuori Genova, perché la Liguria deve marciare unita. L'obiettivo è quello di individuare le nostre qualità ma anche i nostri punti di debolezza e di sviluppo. Tenendo conto soprattutto di due dati antitetici: i depositi bancari della Liguria e della provincia della Spezia che continuano a crescere e il fatto che la provincia spezzina è indietro sulle start up. Questo significa che c'è poco investimento pubblico a causa delle procedure farraginose e poco investimento privato. Una tendenza che può essere invertita solo se si coinvolge il mondo imprenditoriale, le associazioni di impresa e la formazione in una visione ampia e globale". Lo ha detto il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti intervenendo al Forum Ambrosetti che si è svolto alla Spezia, alla presenza, tra gli altri, del sindaco Pierluigi Peracchini, dell'assessore regionale alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone e di Lorenzo Tavazzi, partner Ambrosetti. Un incontro voluto da Regione Liguria per catalizzare l'attenzione sul territorio spezzino e su una visione di sviluppo condivisa. "Noi siamo una realtà di 1,6 milioni di abitanti. - ha detto Toti - Siamo più o meno la provincia di Brescia per PIL, per questo non è più l'epoca del derby tra Genova e Savona o La Spezia e Imperia, ma è il momento di condividere per questo territorio il modello di sviluppo, basato sull'economia del mare, il turismo, la ricerca, la qualità dei nostri prodotti". E se da un lato l'incontro è servito ad approfondire alcune eccellenze e condividerle con gli stakeholder per elaborare una visione vincente per la Liguria, dall'altro sono emersi dati contrastanti: i depositi bancari più elevati del Nord Ovest, e gli scarsi investimenti in start up. "Bisogna invertire la tendenza - ha ribadito Toti - ma si può farlo solo se coinvolgiamo il mondo imprenditoriale, perché occorre uno scatto da parte di chi costituisce l'ossatura del PIL, cioè i grandi investitori e piccole e medie imprese consorziate che devono credere nel futuro, innovando". "La Spezia - ha ricordato il governatore - è uno dei porti più efficienti del Mediterraneo per il trasporto su ferro, per il milione di crocieristici e per il milione di teu movimentati, oltre a essere il primo distretto di produzione della nautica da diporto e anche la presenza delle tre principali compagnie di crociera che si sfidano normalmente sui mercati internazionali: MSC, Royal e il Gruppo Carnival con il suo marchio Costa che si sono convinte a collaborare in un piano di sviluppo organico e importante, a testimonianza dell'appetibilità del territorio". "Positivo il lavoro che si è fatto sul turismo alla spezia - ha aggiunto Toti - fino a 6 anni fa non aveva alcuna vocazione turistica oggi il turismo è un punto importante per Spezia che funge da hub per le Cinqueterre, Portovenere, Lerici. E poi gli investimenti alberghieri che si stanno facendo sul territorio, pari quasi all'area di Genova e gli investimenti su Palmaria". Il presidente di Regione Liguria ha ricordato la prossima firma prevista venerdì per completare la consegna delle aree di Palmaria. "Venerdì prossimo è prevista la fine di un iter lungo e complesso - ha ricordato Toti - per cui ringrazio tutti: Marina Militare, Ministero della Difesa, Soprintendenza, Comune di Portovenere. Un cammino difficile che è giunto a conclusione e che è in grado di segnare un diverso rapporto tra le Istituzioni". Molte altre le idee da portare avanti per lo sviluppo del territorio: come tutta la parte del biologico della Val di Vara,



dell' agricoltura di qualità collegata ad un' offerta turistica della costa. "Accanto a numerosi punti di forza ci sono anche debolezza strategiche - ha concluso



Citta della Spezia

La Spezia

Toti - quella sul tema infrastrutturale, la burocrazia che va ulteriormente semplificata e la piccola dimensione dei nostri produttori, verso i quali dobbiamo incentivare processi di aggregazione per aiutare i consorzi locali. Un percorso di cui ormai si ha consapevolezza e che non si fermerà". Di questo e di altro se ne riparlerà il 31 marzo a Palazzo Ducale per un altro focus sulla Liguria a firma Ambrosetti. Lunedì 20 gennaio 2020 alle 20:20:33 Redazione.

La Spezia, i residenti del Canaletto e la difficile convivenza col porto: "Rumori giorno e notte"

di Francesco Truscia lunedì 20 gennaio 2020 LA SPEZIA - "Rumori incessanti giorno e notte", "Con la barriera non è cambiato nulla, anzi la situazione è peggiorata", "Rumori insopportabili, si sente il motore delle navi", questi sono solo alcuni dei commenti che abbiamo raccolto durante il nostro viaggio lungo viale San Bartolomeo alla Spezia, nel quartiere del Canaletto. I residenti lamentano una difficile convivenza con il **porto**, a causa dei rumori della movimentazione portuale che si sviluppa proprio accanto a loro. Da un lato il quartiere del Canaletto, dall'altro il **porto**. Ed è proprio lungo viale San Bartolomeo che si stanno ultimando i lavori della lunga barriera fonoassorbente, che divide il viale dalla zona portuale, che dovrebbe mitigare proprio questi rumori. Il condizionale è d'obbligo perché non tutti sembrano soddisfatti della sua efficacia, come sottolinea Salvatore, un residente della zona: "Non è cambiato nulla il rumore si sente lo stesso, anzi è peggiorata la situazione" e come ci ricorda anche Maurizio, che nel Canaletto ci vive da sempre: "Non capisco perché è stata fatta, non è cambiato nulla. Forse c'è qualche miglioramento per chi cammina per la strada, ma per chi vive nei palazzi, magari nei piani alti, non c'è differenza. Con i rumori del **porto** si convive male, il rumore è fastidioso e insopportabile, si sente il motore delle navi".

Approfondimenti
 Degrado in via Celi nel quartiere di Canaletto, cresce la rabbia degli abitanti
 Il Porto La Spezia, accordo per limitare l'impatto delle emissioni delle navi da crociera Nasce al Canaletto il Sampdoria club La Spezia blucerchiata.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Forza Italia

Ancarani: «Pronti per la regione Romagna E il porto di Ravenna va valorizzato»

Definire i confini fisici della Romagna, promuovere una rete di relazioni interprovinciali che tuteli la Romagna in quanto area vasta con precise specificità rispetto all' Emilia e promuovere un referendum nel quale i romagnoli possano decidere se continuare a far parte della stessa regione o se vogliono la Romagna come regione autonoma. È l'impegno dei candidati di Forza Italia, fra cui anche il capogruppo in consiglio comunale, Alberto Ancarani, in vista delle elezioni regionali di domenica. «Fi si impegna, infine - dicono -, in caso di vittoria di Lucia Borgonzoni, a lavorare affinché siano migliorate le infrastrutture già presenti come E45, ma anche una maggiore valorizzazione del **porto**, che non è mai stato considerato il **porto** della regione».

Imprese eccellenti e il governo rema contro
La visita in Confcommercio del vice segretario del Lega, Giancarlo Sgarbi, che alle elezioni tra la vista e Samantha Gardo

Ancarani: «Pronti per la regione Romagna E il porto di Ravenna va valorizzato»



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Si parte dai fondali, la sabbia alle Bassette

Rossi, al via gli escavi per la manutenzione. Il ministro De Micheli in pressing su Anas: «Stanziati 9,4 milioni per le strade ravennati»

Nelle prossime settimane partirà la manutenzione ordinaria dei fondali del porto. L'annuncio è stato dato dal presidente dell'AdSP Daniele Rossi, durante l'incontro di ieri pomeriggio con il ministro delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli. «Nelle prossime settimane avvieremo una serie di piccoli interventi, necessari per portare i fondali alla profondità utile per non intralciare la navigazione e l'attività dei terminal. Abbiamo individuato dove collocare il materiale di escavo: andranno nella cosiddetta area autotrasporto delle Bassette». Il piano di manutenzione è stato messo a punto dall'**Autorità portuale** con la Capitaneria di porto, gli operatori portuali, le associazioni di categoria. Rossi non ha aggiunto altro ed è entrato in riunione con la De Micheli, il sindaco Michele de Pascale, l'assessore ai Lavori pubblici Fagnani, il consigliere regionale Bessi, i tecnici di Regione, Anas e Ferrovie. A questi ultimi, de Pascale ha chiesto con fermezza di accelerare i tempi sia per la realizzazione dei due scali merci previsti, sia per l'impiego di 100 milioni per la viabilità ravennate che società autostrade ha già stanziato. In particolare, Adriatica e Classicana. Anas ha così dovuto incassare il forte pressing del ministro. Non a caso De Micheli ha detto che «sarebbe il colmo che arrivassero più merci nel porto di Ravenna grazie all'approfondimento dei fondali e che poi non ci fossero binari e strade capaci di far uscire i prodotti dallo scalo. Dobbiamo accelerare nella progettazione, è questo il nodo da sciogliere, ci mettiamo troppo tempo». A proposito di strade, il ministro ha annunciato che sono stati stanziati nei giorni scorsi, 9,4 milioni per le strade provinciali ravennati. De Micheli ha auspicato che presto Ravenna possa trasferire su treno una quota maggiore dell'attuale 13% di merci che transitano dal porto. Per quanto riguarda l'indagine formale della Ue che intende tassare i porti italiani, il ministro ha ribadito la strada scelta dall'Italia: «Abbiamo aperto un dialogo con la Ue per dimostrare la specificità dei porti italiani. E' in corso una negoziazione». Commentando l'incontro con il ministro, il consigliere regionale (e candidato) Gianni Bessi, ha detto che: «È importante che tutti i soggetti interessati, dalle istituzioni agli operatori, dalle ferrovie all'Anas, facciano la propria parte: è più che mai importante riuscire a fare sistema in modo da mantenere alta l'attenzione». De Micheli ha visitato successivamente il TCR e ha partecipato, presso la Compagnia **portuale**, al convegno sul lavoro. Io. tazz.



MAXI -IMBARCO ALLA SAPIR

RAVENNA Le sinergie presenti nel settore offshore hanno permesso di realizzare un'operazione ad alta specializzazione al terminal Sapir. Con il supporto della Cooperativa portuale, tra venerdì e sabato scorso, è stato imbarcato sulla nave Jumbo Javelin - diretta al **porto** di Blyth in Inghilterra - un sistema j-lay prodotto dalla F.lli Righini di Ravenna, che consente alle navi di essere allestite da posa tubi per acque profonde. La spedizione consiste di otto componenti, i più pesanti dei quali rispettivamente di 315 e 270 tonnellate.

Ciclabile sui Fiumi Uniti, il Comune studia un progetto
Ieri in Commissione esaminata la petizione promossa dalla Falp per collegare Madonna dell'Albero

Oggi pomeriggio l'ultimo saluto a Lorenzo Forte
Chiusa la giornata dalla...
Lorenzo Forte, il giovane...
Oggi pomeriggio...
Lorenzo Forte...
Lorenzo Forte...
Lorenzo Forte...

«Mai razzismo all'Hof, ora parola agli avvocati»
Lorenzo Forte...
Lorenzo Forte...
Lorenzo Forte...
Lorenzo Forte...

MAXI-IMBARCO ALLA SAPIR
Lorenzo Forte...
Lorenzo Forte...
Lorenzo Forte...
Lorenzo Forte...



PORTO

Al terminal Sapir una complessa e importante operazione di imbarco di impiantistica offshore

Presso il terminal Sapir si è svolta tra venerdì e sabato una complessa operazione di imbarco di impiantistica offshore. È stato imbarcato sulla nave Jumbo Javelin (rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Casadei & Ghinassi), diretta al porto di Blyth in Inghilterra, un sistema j-lay prodotto dalla F.Ili Righini di Ravenna, che consente alle navi di essere allestite da posatubi per acque profonde. La spedizione consiste di 8 componenti, i più pesanti dei quali rispettivamente di 315 e 270 tonnellate. Il trasporto stradale dei colli è stato svolto dalla Mammoet, che ha impiegato dei carrelli modulari SPMT in configurazione 2 x 10 assi. Sapir ha realizzato l'imbarco col supporto del personale operativo della Cooperativa portuale. La sinergia col settore offshore conferma la credibilità del nostro scalo come polo d'attrazione per operazioni ad alta specializzazione.

UNIVERSITÀ
Andiamo, cultura e scienza in Adriatico
Ma Cosa Manca
si parla di fauna ittica

PORTO
Al terminal Sapir una complessa e importante operazione di imbarco di impiantistica offshore

FORMAZIONE
Corso della Fp Cgil per selezione di ripetitori della Marittima

INTEGRAZIONE
«Cerchiamo persone curiose», due workshop gratuiti sull'utilizzo degli strumenti digitali

INTEGRAZIONE
Fatta il nostro Corso per il personale operativo della Cooperativa portuale

MARINA DI RAVENNA
Principale la manutenzione delle rete ittica in via Garibaldi, in giornata possibili disagi

MARINA DI RAVENNA
Migliorare la visibilità in via Zalamella vicino al parcheggio delle società sportive



Terminal Sapir Ravenna, importante operazione di imbarco d' impiantistica offshore

Presso il terminal Sapir si è svolta tra venerdì 17 e sabato 18 gennaio una complessa operazione di imbarco di impiantistica offshore. È stato imbarcato sulla nave Jumbo Javelin (rappresentata a Ravenna dall' agenzia marittima Casadei & Ghinassi), diretta al **porto** di Blyth in Inghilterra, un sistema j-lay prodotto dalla F.Ili Righini di Ravenna, che consente alle navi di essere allestite da posatubi per acque profonde. Come si legge in una nota Sapir, la spedizione consiste di 8 componenti, i più pesanti dei quali rispettivamente di 315 e 270 tonnellate. Il trasporto stradale dei colli è stato svolto dalla Mammoet, che ha impiegato dei carrelli modulari SPMT in configurazione 2 x 10 assi. Sapir ha realizzato l' imbarco col supporto del personale operativo della Cooperativa portuale. La sinergia col settore offshore conferma la credibilità del nostro scalo come polo d' attrazione per operazioni ad alta specializzazione, commenta Sapir.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Aspettando di poter passeggiare attorno al Candiano

Non ho potuto non osservare mentre passeggiavo in darsena che l'imponente edificio con relativa recinzione dell' **Autorità portuale** non consente il passaggio dalla banchina e porta i pedoni/ biciclette sulla strada per poi farli rientrare in banchina. Nella riqualificazione della Darsena mi piacerebbe che si pensasse anche a dare continuità ad un percorso che si estende per tutto il lato dx del canale fino al ponte mobile per poi tornare dal lato sinistro del canale. Grazie...pensando di esprimere il disappunto di molti. Camilla Cacciari Ravenna. È vero. La passeggiata lungo il Candiano è interrotta in corrispondenza dell'**Autorità portuale**. E non potrebbe essere diversamente, dal momento che si tratta di un'area recintata a protezione degli uffici dell'ente. Tuttavia chi, a piedi o in bici, in quel tratto si allontana dalla banchina, si ritrova su una pista ciclopedonale e protetta rispetto alla strada. Si percorrono diverse decine di metri, poi si torna sul lungocanale. Attualmente è possibile, ad esclusione di questo tratto, costeggiare i due lati del canale, partendo dalla testata fino al ponte mobile. La questione allora non è la mancanza del percorso, piuttosto le condizioni in cui versa perché, ad eccezione dei tratti di fronte ai locali, illuminati e ben tenuti, il resto è tutto da riqualificare.



La ministra De Micheli ad Ap 9,4 milioni per le strade provinciali

«Stiamo lavorando sull' intermodalità, prima di tutto penso al rafforzamento del collegamento ferroviario qui a Ravenna, soprattutto in funzione di un grande sviluppo del Porto»

ANDREA TARRONI

RAVENNA Un incontro in via Antico Squero «per fare il punto sui progetti Anas e delle Ferrovie dello Stato» per cui la ministra alle Infrastrutture, Paola De Micheli, si è riunita ieri con il sindaco Michele De Pascale, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Daniele Rossi, e il dirigente della Regione (per un certo periodo anche commissario di Ap), Paolo Ferrecchi. E la riunione ha portato due novità importanti: oltre 9,4 milioni per le strade provinciali del Ravenna tee manutenzioni «calibrate» per garantire il mantenimento del pescaggio del Canale Candiano. La responsabile del dicastero si è concessa ai giornalisti nella sua giornata ravennate che, per la campagna elettorale a sostegno di Stefano Bonaccini, l' ha portata prima alla Sapir e al Tcr e poi alla Compagnia **Portuale**. Ma la prima parte del pomeriggio l' ha dedicata all' impegno istituzionale tenutosi nella sede dell' Adsp e prima di entrare nell' ufficio di Daniele Rossi ha spiegato come sia stato predisposto «il decreto attuativo che assegna le risorse alle Province per la manutenzione delle strade provinciali: a Ravenna saranno assegnati 9,4 milioni di euro». La novità più importante in una

carrellata che ha visto la rappresentante del Dicastero affermare come il «ministero sta impostando il suo lavoro partendo dall' intermodalità e prima di tutto penso al rafforzamento del collegamento ferroviario qui a Ravenna, soprattutto in funzione di un grande sviluppo del Porto legato agli investimenti che si realizzeranno nei prossimi anni». Del resto Anas ha in pancia 100 milioni di investimenti già finanziati e da attuare riguardanti il territorio bizantino e su questo la De Micheli si è detta al lavoro su un' attività di «pressione su tutti i fronti, bisogna considerare che la fase di progettazione è sempre la più lunga. Ora pensiamo a un' integrazione fra Anas, Ferrovie e Italferr anche per abbattere queste tempistiche». Non di meno si dice pronta a battersi in sede europea per il regime di tassazione che la Commissione europea vorrebbe applicare alle **Autorità portuali**, con una tariffa da imporre sui canoni che oggi incassano: «Siamo vicini alla formalizzazione di una proposta alla Commissione che veda rivendicata la specificità delle **Autorità di sistema portuale** italiane -puntualizza la De Micheli -. Abbiamo raccolto le prime disponibilità su questo campo. Siamo fiduciosi». E se De Pascale vede con positività-in una fase in cui «il progetto Hub di escavo dei fondali è stato messo a bando e nei primi mesi di quest' anno ci sarà la chiusura delle offerte e le assegnazioni» - la condivisione con De Micheli di una prassi per cui «queste attività vadano assolutamente intrecciate con le progettualità infrastrutturali di Anas e Ferrovie», la novità la fornisce Daniele Rossi: «In questi giorni abbiamo approntato un piano di manutenzione ordinaria dei fondali che prevederà una serie di interventi concordati con la comunità **portuale**». Si tratterà di lavori mirati e calibrati per le zone di maggiore emergenza per cui però «si sono trovate soluzioni per stoccare i materiali scavati», assicura il vertice di via Antico Squero. La presa di posizione della De Micheli sulla legislazione comunitaria delle **Autorità portuali** trovala soddisfazione del consigliere regionale Gianni Bessi, che era stato protagonista di interrogazioni sul tema: «La contestazione mossa all' Italia dalla Commissione Europea nell' aprile scorso, è immotivata - concorda l' esponente dem -. L' eventuale applicazione di una tassazione sui canoni riscossi da tali enti, oltre a essere illogica, graverebbe sui loro bilanci, costringendoli ad aumentare i costi delle concessioni e rendendo meno competitiva l' offerta per gli





Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

con danni incalcolabili per il nostro **sistema portuale**».

Il Ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli al convegno sul porto

"Il porto e il lavoro crescono e migliorano insieme" è il titolo di un convegno in programma presso la Compagnia Portuale di Ravenna di via Antico Squero

"Il **porto** e il lavoro crescono e migliorano insieme" è il titolo di un convegno in programma per lunedì 20 gennaio, alle 18.30, presso la Compagnia Portuale di Ravenna di via Antico Squero. Interverranno il Ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli, il sindaco Michele de Pascale, il consigliere regionale Gianni Bessi e il direttore Associazione nazionale compagnie imprese portuali Roberto Rubboli. Introduce e coordina Luca Grilli, presidente Ancip e compagnia portuale di Ravenna.

The screenshot shows a news article on the 'RAVENNA TODAY' website. At the top, there is a banner for 'DENTALCOOP' with the text 'Prenota la tua Prima Visita!'. Below the banner, the page title is 'Politica' and the article title is 'Il Ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli al convegno sul porto'. The article text reads: '"Il porto e il lavoro crescono e migliorano insieme" è il titolo di un convegno in programma presso la Compagnia Portuale di Ravenna di via Antico Squero'. A photo of Paola De Micheli is shown. To the right, there is a sidebar with 'I più letti di oggi' and 'Case a RAVENNA'. At the bottom, there are social media sharing buttons and a list of arguments.

Paola De Micheli in visita al Porto di Ravenna. Vertice in AP sulle opere infrastrutturali funzionali all' Hub Portuale

Daniele Rossi: l' Autorità Portuale a breve lancia un piano di manutenzione ordinaria dei fondali del Porto

Importante visita questo pomeriggio, 20 gennaio, al Porto di Ravenna della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, invitata a un convegno presso la Compagnia Portuale. Prima del convegno, Paola De Micheli ha partecipato a un vertice sul Porto in Autorità Portuale insieme al Sindaco Michele de Pascale, al Presidente di AP Daniele Rossi e agli altri soggetti interessati allo sviluppo del nostro scalo. Il Sindaco di Ravenna Michele de Pascale ha dichiarato prima del vertice: 'Abbiamo organizzato questo incontro e ringraziamo molto la Ministra Paola De Micheli per la sua disponibilità, perché averla qui a Ravenna oggi è l' occasione per fare il punto su Anas e Ferrovie, rispetto agli interventi strategici per il Porto e per Ravenna che sono in programma. Abbiamo pensato a una riunione operativa prima della visita che il Ministro farà al Porto e alla Compagnia Portuale perché il Progetto Hub Portuale come si sa è stato messo a bando, avremo nei primi mesi del 2020 la chiusura delle offerte e poi l' assegnazione dei lavori, ma tutto questo va assolutamente intrecciato con le progettualità di Anas e Ferrovie.' Il Presidente di AP Daniele Rossi ha aggiunto: 'La cosa in

più che posso dire, anche per tranquillizzare tutta la comunità portuale, è che l' Autorità Portuale sta lanciando un piano di manutenzione ordinaria dei fondali del Porto che insieme all' escavo con il progetto Hub Portuale rappresenta la grande necessità del nostro scalo. Abbiamo già individuato una serie di interventi prioritari da fare. Li abbiamo concordati con la comunità portuale, le associazioni di categoria e la Capitaneria di Porto. Metteremo in atto il piano operativo nei prossimi giorni e nelle prossime settimane partiranno i primi interventi per cominciare a dare un minimo di condizioni operative adeguate a chi lavora in Porto, in attesa del grande progetto. È un investimento già a bilancio con cifre non grandi, si tratta di tanti micro interventi, però assolutamente necessari. Necessari e ora possibili perché abbiamo finalmente trovato la soluzione per i fanghi che risultano dai dragaggi. Infatti, grazie alla più grande progettualità dell' Hub Portuale siamo riusciti a sbloccare la situazione anche in questa direzione.' La Ministra De Micheli ha risposto ad alcune domande dei giornalisti. Siamo in una fase cruciale per il Porto di Ravenna con il Bando e l' individuazione del General Contractor per il Progetto Hub Portuale. Qual è il quadro delle infrastrutture all' interno del quale collocare questo progetto, infrastrutture che a Ravenna registrano un gap ormai storico? Cosa si muove? 'Il MIT sta impostando la sua strategia sull' intermodalità e in primo luogo penso al rafforzamento del collegamento ferroviario qui a Ravenna, soprattutto in funzione di un grande sviluppo del Porto legato agli investimenti che si realizzeranno nei prossimi anni. - ha risposto De Micheli - Abbiamo bisogno che questo 13% di merci che dall' acqua passa al ferro sia assolutamente potenziato, anche in funzione dei corridoi europei e transeuropei che nel frattempo si vanno profilando e ai pezzi di collegamento che poco alla volta stiamo costruendo in Italia per connetterci al resto dell' Europa. Anche sull' ultimo miglio stradale stiamo accelerando la progettazione, perché noi dobbiamo riuscire a dare al retroporto di Ravenna un assetto di viabilità in grado di sopportare il grande carico di merci che si affaccerà su questo porto quando sarà completato il Progetto Hub Portuale, con le opere di cui parleremo nella riunione di oggi in Autorità Portuale. Stiamo poi predisponendo il decreto attuativo che assegna le risorse alle Province per la manutenzione delle strade provinciali: a Ravenna saranno assegnati 9,4 milioni di euro. Anche questo investimento è



importante perché poi la viabilità secondaria è quella che viene messa più sotto stress dal traffico dei mezzi pesanti.'Anas ha 100 milioni di investimenti



su Ravenna. Riusciamo a sbloccarli?'Su Anas stiamo facendo un' attività di pressione per un' accelerazione su tutti i fronti. Abbiamo avuto negli ultimi mesi qualche problema sulla progettazione. È uno degli ambiti sui quali vogliamo assolutamente intervenire e rapidamente: dobbiamo potenziare la capacità di progettazione e renderla più rapida perché questa è sempre la fase più lunga e delicata. Potremmo mettere in piedi un grande progetto di integrazione con Italferr visto che oggi Anas è di Ferrovie e Italferr è la società che in assoluto in questo paese è in grado di realizzare le migliori progettazioni, nei tempi più veloci.'Lei ha recentemente sbloccato il passante di Bologna. Quando è possibile riaprire un ragionamento sulla E55?'Proprio alcuni giorni fa abbiamo passato in esame lo stato di attuazione, cantiere per cantiere in tutta Italia, con relativi problemi e possibilità di apertura. Abbiamo una quindicina di cantieri sostanzialmente aperti, alcuni invece sono fermi purtroppo per problemi delle aziende che si erano aggiudicate i lavori. Altre aperture sono in corso: da qui a settembre abbiamo previsto l' apertura di 8 nuovi cantieri. La cosa che però dobbiamo valutare bene è che non possiamo aprire cantieri che poi mettano ancora più in crisi la viabilità. Stiamo cercando di tenere insieme aperture dei cantieri che sono necessari e condizioni di percorribilità delle grandi vie di comunicazione senza creare nuovi imbuto. Ci stiamo concentrando quindi sul come cantierizzare bene i lavori dei cantieri e di sbloccare alcune situazioni ferme per traversie aziendali delle ditte aggiudicatrici dei lavori.'Europa e tassazione sui Porti, a che punto siamo?'Abbiamo aperto la Conferenza dei Presidenti delle **Autorità** Portuali, sono operative sotto commissioni, diciamo così, alle quali partecipano i Segretari Generali per arrivare ad avanzare una proposta all' Europa. Io ho fatto una scelta di campo, che penso sia quella giusta, di negoziare con la UE in modo da evitare la procedura di infrazione. Ho preferito questa strada al contenzioso con l' Europa perché questo avrebbe comportato un forte rallentamento degli investimenti che le **Autorità** Portuali hanno in pancia e che sono cruciali. Ho riscontrato una disponibilità dell' Europa a discutere. Tutto si giocherà sulla nostra capacità di spiegare all' Europa i nostri problemi specifici e fare in modo che l' Europa li riconosca, facendo in modo che le **Autorità** Portuali italiane conservino intatte o semmai accelerino le loro capacità di investimento.'Ravenna Porto dell' Alto Adriatico, cosa rappresenta per l' Italia?'L' Adriatico è importantissimo, è strategico, lo si vede dai numeri odierni anche di questo Porto di Ravenna, seppure in attesa dei nuovi investimenti. Soprattutto il Porto di Ravenna è una grande ricchezza per l' Emilia-Romagna che è una delle regioni più avanzate di questo paese. Come tutti i porti, il Porto di Ravenna con le sue aree per insediamenti produttivi è un grande fattore attrattivo, fondamentale per Ravenna e per tutta la regione. Quindi l' interesse su Ravenna della Regione e del Ministero c' è ed è forte.'Ministra Paola De Micheli in visita al TCRNel corso della sua visita a Ravenna, Paola De Micheli, ha fatto oggi pomeriggio visita, accompagnata dal Sindaco Michele de Pascale, al Terminal Container Ravenna, società partecipata da Sapir e da Contship Italia, dove ha incontrato un gruppo di operatori portuali per un breve focus sul traffico container, considerato, da tutti gli intervenuti, strategico per la competitività del porto.Il Presidente di TCR, Giannantonio Mingozzi, nel ringraziare il Ministro per l' attenzione mostrata con la sua visita, ha auspicato che col suo interessamento possa essere affrontato e risolto l' annoso problema della carenza di personale dei servizi doganali e fitosanitari del porto.Il Presidente di Sapir, Riccardo Sabadini, ha evidenziato come la containeristica sia essenziale nel progetto Hub **portuale** cui Sapir ha offerto pieno sostegno. Oltre all' investimento per il nuovo terminal container in Trattaroli, Sapir mette in campo 100 ettari di aree per lo sviluppo della logistica. Sabadini ha anche auspicato che il progetto della zona logistica speciale, sostenuto dalla Regione, possa essere perfezionato nella prossima consiliatura.

Al Porto di Ravenna importante operazione di imbarco impiantistica offshore

Presso il terminal Sapir si è svolta tra venerdì e sabato una complessa operazione di imbarco di impiantistica offshore. È stato imbarcato sulla nave Jumbo Javelin (rappresentata a **Ravenna** dall'agenzia marittima Casadei & Ghinassi), diretta al **porto** di Blyth in Inghilterra, un sistema j-lay prodotto dalla F.Ili Righini di **Ravenna**, che consente alle navi di essere allestite da posatubi per acque profonde. La spedizione consiste di 8 componenti, i più pesanti dei quali rispettivamente di 315 e 270 tonnellate. Il trasporto stradale dei colli è stato svolto dalla Mammoet, che ha impiegato dei carrelli modulari SPMT in configurazione 2 x 10 assi. Sapir ha realizzato l'imbarco col supporto del personale operativo della Cooperativa portuale. La sinergia col settore offshore conferma la credibilità del nostro scalo come polo d'attrazione per operazioni ad alta specializzazione.



Il Tirreno

Livorno

IL SINDACO

Ma non c'è l' Authority «No, nessuna polemica»

LIVORNO. C' erano tutti, nella sala delle cerimonie di Palazzo Civico, ma non il rappresentante dell' Authority: segnale di qualche frizione e foriero di un orizzonte a tinte fosche? Dal Comune giurano di no: l' accordo firmato solennemente davanti a giornalisti, fotografi e tv è un affare che riguarda l' Amministrazione, la Capitaneria e le principali compagnie di navigazione. Lo ribadisce al Tirreno il sindaco Luca Salvetti. Ci tiene a fugare ogni dubbio: l' **Autorità** di **Sistema**, entrerà molto presto nella partita, quel protocollo ieri mattina ha scritto solo il suo primo capitolo. «Nel documento - afferma - sono contenute tutte le competenze legate ad attività della Direzione marittima di Livorno comandata dall' ammiraglio Tarzia e nel quale si è raggiunto un accordo con gli armatori per quanto riguarda i controlli che dovrà effettuare la Capitaneria, e su invito del Comune. Ecco spiegato il coinvolgimento in prima battuta di questi soggetti». E Palazzo Rosciano? «Con l' Authority siamo in contatto: aggiungo che ai primi di febbraio, quindi a stretto giro di posta, si aprirà un tavolo del Nodo avanzato di Livorno sulle tematiche ambientali. Crediamo che arrivi da essa un corposo contributo sulle tematiche ambientali, attendendoci che si aggiunga così all' interno del protocollo un' altra componente importante della vita cittadina, stando in prima linea con tutti noi per la tutela e la salvaguardia dell' ambiente e della salute dei livornesi». --

Meno smog dal porto: firmano Comune, Capitaneria e armatori

Accordi aggiuntivi nella cartapesta di navigazione per rafforzare l'efficienza positiva della cronica riduzione delle zolle portuali. «Lavoro fa da approdo»

IL SINDACO

Rossi al governo: «Bonifiche, dateci soldi per Livorno»

Il Tirreno

Livorno

patto anti-inquinamento patto anti-inquinamento

Meno smog dal porto: firmano Comune, Capitaneria e armatori

Azioni aggiuntive delle compagnie di navigazione per rafforzare l'effetto positivo della drastica riduzione dello zolfo nei combustibili. «Livorno fa da apripista»
Azioni aggiuntive delle compagnie di navigazione per rafforzare l'effetto positivo della drastica riduzione dello zolfo nei combustibili. «Livorno fa da apripista»

Flavio LombardiLIVORNO. Si chiama "Blue Agreement" ed è più semplicemente un accordo volontario stipulato fra il Comune, la Capitaneria e le principali compagnie dei traffici ro-ro e passeggeri (Tirrenia-Cin, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar). Obiettivo: mitigare lo smog del traffico marittimo. L' hanno firmato il direttore marittimo, ammiraglio Giuseppe Tarzia, le assessore Barbara Bonciani (delega a porto-città, coordinatrice del Nodo Avanzato di Livorno) e Giovanna Cepparello (ambiente) insieme ai rappresentanti di Cin e Moby (Giuseppe Vicidomini), Forship (Giuseppe Parenti), Grimaldi (Dario Bocchetti) e Toremar (Matteo Savelli). I ringraziamenti del sindaco Luca Salvetti hanno aperto la conferenza stampa in Comune: «I temi forti li affrontiamo mettendo al primo posto la salute del cittadino. Sull' inquinamento derivante dal porto abbiamo incrociato la sensibilità delle compagnie: questa firma porta Livorno fra le prime 5 realtà italiane che guardano a un futuro più verde senza osteggiare le attività degli operatori. Un titolo? Il modello che guarderanno tutti». Dal primo gennaio è entrata in vigore su scala mondiale la normativa che abbassa dal 3,5% allo 0,5% la percentuale di zolfo nei combustibili navali. A Livorno si fa di più. Non solo meno zolfo e gran controllo di emissioni Co2, ma le compagnie firmatarie si impegnano con il protocollo ad attuare azioni aggiuntive: ottimizzazione dei motori principali ed ausiliari delle navi, la manutenzione più minuziosa degli impianti. Attenti a ciò che il futuro può proporre attraverso l' utilizzo dell' energia elettrica e l' alimentazione a gas. L' impatto del porto «C' è da migliorare la presenza del porto all' interno di Livorno, - dice Bonciani - mettendo insieme le istituzioni portuali, i privati e i centri di ricerca su tematiche quali la competitività del porto ma anche il miglioramento della sostenibilità ambientale. Un plauso anche ai gruppi armatoriali, inizio di un percorso che è solo il primo passo che troverà naturalmente coinvolti Authority, Olt, Ri.Na, Labromare e tutti i soggetti che vantano un interesse sulla questione. Non è un protocollo chiuso, ma aperto». Cepparello aggiunge: «Abbiamo bisogno delle navi e si chiarisca che il traffico navale è compatibile con salute ed ambiente seguendo certi accorgimenti». Il sì delle compagnie Tarzia è pragmatico: «Se siamo riusciti a riempire di contenuti un accordo tra amministrazione e compagnie, è perché queste ultime hanno aderito con spontaneità. Una migliore qualità dell' ambiente parte dalla diminuzione dello zolfo nei carburanti, in un periodo di "transizione energetica". Anche gli armatori fanno la loro parte: con filtri che abbattano le emissioni ("scrubber"), è un adeguamento non di poco impatto economico. Ci sono iniziative ancora in embrione, come batterie e pannelli solari a bordo, consentendo per le soste in porto fino ad otto ore di permanenza che l' energia accumulata sostituisca l' uso dei generatori. Questo tipo di navi non tarderà ad arrivare anche a Livorno». A ciò si aggiunga - dice l' ammiraglio - l' introduzione del gas come combustibile, sottolineando che l' intesa è aperta ad altre parti che possono entrare in causa. Bocchetti è entusiasta: «Si è giunti in tempi celeri a questa firma. Da altre parti se ne parla da anni e non si è ancora arrivati a trovare la quadra. La compagnia Grimaldi sta installando le super marmitte catalitiche sui motori per abbattere a valle i gas con ulteriori benefici, abbattendo il particolato fino



Il Tirreno

Livorno

al 90% arrivando ad un abbattimento di zolfo fino allo 0,1%». Quanto ai traghetti, insiste su «sistemi di batterie che funzionino all'interno del porto». Parenti ribadisce per Forship che «ci stiamo spingendo tutti quanti oltre le normative. Prossimi passi, anche per noi, i combustibili alternativi. Dall'elettricità, al gas. In Francia, già stanno attrezzandosi per l'energia a banchina». Savelli, conferma quel che i propri omologhi hanno detto: «Il risparmio energetico ormai fa parte delle strategie delle compagnie. Come Toremar e le nuove navi in costruzione si parla di gas e scrubber. Ma si deve stare molto attenti: c'è da guardare l'infrastruttura portuale che rispetto a quel che si può fare noi è indietro di 100 anni». Chiude Vicidomini per Moby e Cin: «Guardiamo ad una motorizzazione al momento ibrida, attenti a sviluppare però solo la filosofia del gas. L'accordo serve a far conoscere l'attenzione di tutti i gruppi armatoriali nei confronti della salute della gente». --

Il Tirreno

Livorno

le aree ko

Rossi al governo: «Bonifiche, dateci soldi per Livorno»

Il presidente della Regione scrive al premier e ai ministri di ambiente e salute: «Nonostante le sollecitazioni, finora niente finanziamenti»

LIVORNO. Il governatore Enrico Rossi rivolge al governo nazionale un appello perché ponga attenzione ai "sin" (i siti da bonificare) presenti in Toscana, «soprattutto quello di Livorno che ad oggi, nonostante le sollecitazioni, non ha ancora ricevuto finanziamenti». A tal riguardo ha annunciato una lettera al premier Giuseppe Conte, oltre che ai ministri dell'ambiente e della sanità. Obiettivo: rendere centrale la bonifica dei siti inquinati e chiedere che «arrivino tutte le risorse necessarie per procedere con gli iter di risanamento». Aggiungendo poi: «Speriamo che il governo ce le possa dare presto e aggiungo che siamo anche disponibili a finanziare noi la progettazione della bonifica di Livorno pur di partire in tempi ragionevoli». L'annuncio è arrivato a margine di una iniziativa in cui è stato segnalato che «Invitalia ha messo in appalto i lavori per risistemare la falda e mette a disposizione 35 milioni». Ma, per indicare che la questione dei "sin" non riguarda solo Piombino, alla firma a Firenze a Palazzo Strozzi Sacratì, sede della giunta regionale, erano presenti i rappresentanti di Livorno, Collesalveti, Orbetello, Massa e Carrara. «Però dei quattro Sin quello di Piombino ha la procedura per la bonifica più avanzata, le risorse ammontano a 47 milioni di cui 35 in appalto», tiene a sottolineare Rossi. Intanto Rossi ha istituito sul caso bonifiche un comitato di lavoro. Ne fanno parte oltre alla Regione Toscana, i Comuni di Livorno, Collesalveti, Piombino, Orbetello, Massa e Carrara, oltre alle Asl, all' Agenzia regionale di Sanità, all' Ispro (Istituto per lo studio, la prevenzione e la rete oncologica), l' Istituto di fisiologia clinica del Cnr di Pisa (Ifc), Arpat e Irpet. Il comitato dovrà monitorare lo stato di avanzamento dei progetti di bonifica nei quattro "Sin", spingere sugli appalti da mettere in campo e approfondire l' aspetto sanitario legato alla popolazione di queste aree. È il quinto rapporto dello studio "Sentieri", pubblicato la scorsa primavera da Epidemiologia e Prevenzione, rivista dell' Associazione italiana di epidemiologia, a finire sotto attenzione. «"Sentieri" è stato un primo segnale importante, ma ha i dati fermi al 2013 e non tiene conto della situazione socio economica dei territori. Dobbiamo approfondire e indagare quale sia la relazione tra le contaminazioni e lo stato di salute, ma anche su quanto incidano stili di vita e povertà sulle eccedenze delle malattie», dice Rossi. Il comitato, grazie a un' intesa tra tutti i soggetti coinvolti, dovrà dare pertanto un supporto scientifico e fornire gli approfondimenti dei dati epidemiologici. Ma l' assessore piombinese Bezzini mette in discussione quanto detto da Rossi: "I 35 milioni di euro per la bonifica della falda sono troppo pochi e non bastano. Ci vogliono molti più soldi per risolvere il problema. Inoltre non va bene bonificare prima la falda e poi i cumuli di rifiuti. Semmai bisogna fare il contrario visto che il percolato scende giù nella falda». Però il clima tra il presidente della Regione targato Pd e l' assessora della giunta di centrodestra è dialogante. Dopo la firma dell' accordo Bezzini fa un paio di richieste a Rossi. «Gli ho chiesto di ridare al Comune titolarità e risorse per la bonifica delle due discariche di rifiuti solidi urbani di Poggio ai Venti. Ora abbiamo un progetto e tempi di bonifica certi», racconta al Tirreno. È una storia infinita quella di Poggio ai Venti. Tra Comune, Asiu e **Autorità portuale** nessuno è mai riuscito a far decollare la bonifica delle discariche. In ballo ci sono 9 milioni di euro. E Rossi è chiamato in causa perché svolge la funzione di commissario straordinario.



Il Tirreno

Livorno

--Sam.Bar.

Economia e Finanza

Carburanti bio e pratiche virtuose Livorno, in porto una svolta green

Siglato l' accordo tra Comune e la direzione marittima per ridurre l' inquinamento L' obiettivo è creare un 'modello' che coinvolga anche istituti di ricerca e università

LIVORNO Proteggere le città portuali dall' inquinamento prodotto dalle navi. E' un tema sempre più sentito, che ha già prodotto una normativa IMO (International Maritime Organization) in vigore dal 1° gennaio per l' uso obbligatorio di carburanti navali a minime percentuali di zolfo. Ma a Livorno si è andati oltre. Per iniziativa del sindaco Luca Salvetti e del direttore marittimo e comandante del porto contrammiraglio Giuseppe Tarzia, ieri gli assessori Barbara Bonciani (porto) e Giovanna Ceppariello (ambiente) e i rappresentanti delle compagnie armatoriali più presenti sullo scalo labronico Dario Bocchetti (Grimaldi) Giuseppe Parenti (Forship) Matteo Salvini (Toremar) e Giuseppe Vicedomini (Cin-Moby) hanno firmato un protocollo che impegna ad applicare "best practices" utili a ridurre l' impatto ambientale delle navi. Il documento, tre pagine fitte di impegni, punta alla dichiarata volontà di creare un "modello Livorno". «Il protocollo - ha sottolineato l' assessore al porto Barbara Bonciani - è aperto e coinvolgerà anche gli istituti di ricerca che operano sia a Livorno sia nel mondo universitario». E' aperto anche all' Autorità portuale di sistema che però ieri non c' era e con la quale nel porto sono in corso più d' un contenzioso da parte dei terminalisti. L' ammiraglio Tarzia da parte sua ha sottolineato come ci siano molte iniziative, sia a livello del corpo delle Capitaneria, sia degli armatori, per l' aumentata sensibilità 'green' nel campo dei traffici navali. E Livorno per molti aspetti è all' avanguardia. È stato il primo porto italiano a realizzare un impianto di cold ironing, centrale di fornitura elettrica alle navi rispondente a una norma Ue (mai utilizzato perché non ci sono navi con gli adatti attacchi). Ha al largo della costa un rigassificatore galleggiante che può fornire anche gas naturale alle navi che a breve potranno alimentare i motori. Sta realizzando con il gruppo Neri una stazione di rifornimento di gas in banchina. Dai rappresentanti degli armatori sono state illustrate le iniziative in atto, dall' uso dei nuovi fuel a bassissimo tasso di zolfo, riduzione anche delle plastiche monouso a bordo. Il sindaco ha concluso: «Non siamo alle buone intenzioni solo, ma con fatti che seguiranno sempre più nel concreto». Antonio Fulvi.



Livorno Blue agreement - Porto e città, modello di tutela ambientale - Siglato il Protocollo con gli armatori

20 Jan, 2020 Firmato oggi a **Livorno** il Blue Agreement, ovvero l'accordo sul fronte della tutela ambientale che vede protagonisti: le compagnie di navigazione traffici ro/ro (Cin, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar) l'Amministrazione Comunale e la Capitaneria di **Porto**. Un Protocollo "aperto" con il quale gli armatori, che vi hanno aderito in maniera spontanea, si impegnano ad utilizzare buone prassi sulla manutenzione delle macchine e dei motori per garantire la salvaguardia dell'ambiente e della salute dei cittadini. Lucia Nappi LIVORNO- « **Livorno** nelle top 5 delle realtà che hanno a cuore il tema ambientale »- « La città con il suo **porto** può rappresentare un modello sul fronte della tutela ambientale e della salvaguardia della salute del cittadino ». Lo ha detto stamani il sindaco di **Livorno**, Luca Salvetti, in conferenza stampa nella sala Cerimonie di Palazzo Comunale - per la firma del **Livorno** Blue Agreement, ovvero l'accordo tra le principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro/ro e passeggeri nel **porto** di **Livorno** : Cin, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar - l'Amministrazione Comunale e la Capitaneria di **Porto**. Un Protocollo d'intesa "aperto" con il quale gli armatori,

che vi hanno aderito in maniera spontanea, si impegnano ad utilizzare buone prassi sulla manutenzione delle macchine e dei motori. Accorgimenti aggiuntivi quindi rispetto alle prescrizioni della normativa mondiale Marpol e al nuovo limite della percentuale di zolfo relativo ai combustibili navali (dal 1 gennaio passato dal 3,5% allo 0,5%). Perché infatti « dati alla mano » ha detto a chiare note il sindaco - « l'inquinamento portuale ha sempre inciso ed incide moltissimo sul fattore ambientale ». « La salute del cittadino quindi al primo posto » - e con questa convinzione ci siamo approcciati a tutte le problematiche ambientali ». Firmatari del Protocollo: l'ammiraglio Giuseppe Tarzia: Capitaneria di **porto** di **Livorno**, gli assessori comunali: al **porto** Barbara Bonciani e all'ambiente Giovanna Cepparello, per gli armatori che hanno sottoscritto l'intesa - Corsica Ferries: Giuseppe Parenti, Grimaldi Spa: Dario Bocchetti, Moby Spa e CIN Spa Giuseppe Vicidomini, Toremar Spa, Matteo Savelli. « Questo accordo costituisce il primo risultato raggiunto nell'ambito del Nodo avanzato di **Livorno** » - ha spiegato l'assessore Bonciani - « ovvero centro permanente operativo di relazione tra **porto** e città che ha come obiettivo di definire una metodologia da utilizzare per migliorare la presenza del **porto** all'interno della città ». Il progetto vede riuniti tutti i principali attori: le istituzioni portuali, i privati e i centri di ricerca su tematiche che riguardano la competitività del **porto** ma anche il miglioramento della sostenibilità ambientale. « Perché **Livorno** ha bisogno di navi » - sottolinea l'assessore all'ambiente Cepparello - « non è nostra intenzione inibire le navi ». Sulle questioni tecniche è intervenuto a far chiarezza l'ammiraglio Tarzia spiegando quali siano le maggiori iniziative ambientali portate avanti in ambito portuale in genere. Tra le principali: l'alimentazione elettrica per le navi in **porto** che evita il consumo del carburante e la produzione di zolfo, quando la nave è in banchina, limitando anche l'inquinamento acustico. Ma anche l'adozione di scrubber, facoltà che la legge consente alle navi, meccanismi attraverso il quale i fumi di scarico vengono dilavati per poi essere smaltiti. « Adeguamento tecnologico non di poco rilievo dal punto di vista economico »- dice Tarzia « in una fase in cui l'armamento affronta un costo dei noli elevati, fattore che determina spesso il successo o meno di determinate iniziative imprenditoriali ». Sull'argomento dell'elettrificazione delle banchine cala il gelo in conferenza stampa. Nel novembre 2015 il **porto** di **Livorno**, inaugurava la banchina elettrificata, il cold ironing. A sperimentare l'



impianto quel giorno, alla presenza delle autorità locali e regionali, la fregata della Marina Militare



Corriere Marittimo

Livorno

Carlo Bergamini attraccata alla calata Sgarallino. Un impianto costato circa 3,5 milioni di euro e finanziato per il 60% dal ministero dell' Ambiente, per il 20% dalla Regione Toscana e per la parte residua dall' Autorità portuale. Quel giorno in banchina però fu la prima ed ultima volta in cui veniva attivato l' impianto di cold ironing . Il perchè è presto detto: «Non è tanto realizzare un impianto, ma dove lo si realizza questo impianto » sbotta l' ammiraglio Tarzia, che al tempo dei fatti sedeva in un altro porto. E infatti, a dare un' occhiata alla scacchiera del porto di Livorno lo si capisce subito. Alla Calata Sgarallino mancano le aree necessarie che un Terminal ro-ro richiederebbe. La banchina, compresa tra la Fortezza Vecchia, il Varco e le strutture presenti sull' area, non ha i metri quadri che sarebbero stati necessari per ospitare i traghetti e tutto il traffico che questa attività comporterebbe. L' assessore Bonciani interviene sul tema spinoso per Livorno: «Vogliamo affrontare queste questioni al tavolo competente, sarà uno degli argomenti che verrà affrontato insieme all' LNG , vogliamo stimolare e supportare questi processi».La conversazione di Tarzia continua sul tema delle navi di nuova generazione, quelle che fra qualche anno saranno presenti nei porti anche italiani, con la possibilità di avere a bordo batterie e pannelli solari per la ricarica , consentendo soste in porto grazie all' uso delle batterie e all' energia accumulata in sostituzione dei generatori. Ed infine ampio spazio alle navi alimentate a LNG, quindi a carburante pulito.

SISTEMI GREEN MESSI IN ATTO DAGLI ARMATORI

Dario Bocchetti, responsabile dell' efficienza energetica e innovazione del Gruppo Grimaldi interviene complimentandosi con l' Amministrazione comunale «per la celerità con cui questo protocollo è stato messo in essere , in altri porti da diversi anni se ne sta parlando, ma ancora se ne sta parlando » -dice Bocchetti - « I temi di sostenibilità fanno parte del nostro modello aziendale, sono al primo posto dell' agenda. Sono quelle cose che vanno fatte, ben oltre quelli che sono spesso i limiti di legge » - « Nel nostro Gruppo stiamo installando - avverrà nell' arco dell' anno- sistemi di abbattimento dei gas di scarico , praticamente delle super marmitte catalitiche montate sopra i motori che abbattano il gas di scarico apportando benefici all' aria. Si abbatte anche il particolato del 90% e si arriva ad un' abbattimento dello zolfo anche dell' 0,1%. Guardiamo a sistemi di batterie per i traghetti a tratte più brevi , inoltre al cold ironing e guardiamo anche con molto interesse all' LNG speriamo presto di poter presentare questi progetti con maggiori dettagli »Anche Corsica Ferries guarda ai nuovi combustibili , lo specifica Giuseppe Parenti, direttore Tecnico del Gruppo : « combustibili alternativi che emettono meno particolato - e in più filtri per trattenere polveri sottili». La palla passa ai porti, a questi spetta il ruolo fondamentale di sviluppo green dell' infrastruttura - « Ci stiamo spingendo oltre le normative, perchè questo protocollo iniziale vuole dire che è una sensibilizzazione pesante e un controllo sui porti. La Francia si adeguando per il cold ironing . L' ottica futura è di progredire, oltre le normative, per andare avanti »E dove Parenti suggerisce l' inadeguatezza attuale delle infrastrutture portuali , Matteo Savelli , a.d. e presidente di Toremar , affonda il coltello nella piaga senza mezzi termini : « Si sta parlando di LNG e di scrubber ma bisogna stare attenti all' infrastruttura portuale , noi ci possiamo spingere ben oltre, ma l' infrastruttura portuale è indietro a noi, forse di 100 anni». Sugli aspetti tecnici di Moby e Tirrenia , che insieme a Toremar costituiscono il Gruppo Onorato armatori, interviene Giuseppe Vicidomini , parlando della nave ordinata ai cantieri cinesi, una unità ibrida, ovvero con carburante odierno, ma in futuro alimentata a LNG .

Firmato il Livorno Blue Agreement'

Per mitigare l'inquinamento ambientale del traffico marittimo

Redazione

LIVORNO Questa mattina nella sala Cerimonie di Palazzo Comunale è stato firmato il Livorno Blue Agreement. Si tratta di un accordo volontario finalizzato a mitigare gli effetti dell'inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali. A siglarlo, l'Amministrazione comunale, la Capitaneria di porto di Livorno, e le principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro-ro, passeggeri nel porto labronico (Cin, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar). Come ha spiegato l'ammiraglio Tarzia, comandante del porto e uno dei firmatari, con questo accordo le compagnie di navigazione si impegnano a seguire pratiche ancora più stringenti, ad esempio anticipando i cicli delle manutenzioni, riducendo l'uso dei motori termici durante le soste in porto, creando così condizioni migliori in tema di inquinamento ambientale.



Causa da 12,5 milioni sulla nave da crociera salvata dal naufragio

La Corima reclama un premio per il soccorso con i rimorchiatori e ottiene il sequestro. Il tribunale riconosce un compenso di 850mila euro. Fincantieri dà garanzie, via i sigilli

LA VERTENZA ANCONA Davvero senza l'intervento dei rimorchiatori della Corima la nave da crociera in costruzione Seven Seas Splendor rischiava di schiantarsi contro la scogliera del bacino Fincantieri e inabissarsi? E quanto si merita di compenso, in base alle convenzioni internazionali del Diritto marittimo, la cooperativa anconetana che gestisce i servizi di rimorchio portuale? Domande al centro di una disputa legale tra la Corima e il colosso Fincantieri, per quanto avvenne in **porto** durante la burrasca del 9 luglio 2019. Il 10 gennaio scorso c'è stato un primo risultato provvisorio favorevole alla cooperativa di rimorchiatori: Corima ha infatti ottenuto dal Tribunale civile di Ancona il sequestro conservativo della nave da crociera lunga circa 220 metri, in allestimento nel bacino dorico di Fincantieri. Ma il colosso della cantieristica ieri sera faceva sapere di aver già liberato dai sigilli virtuali la nave, che dunque non è più sottoposta a sequestro. «A fronte di un provvedimento del giudice che ha riconosciuto alla Corima di aver contribuito alle operazioni di assistenza prestate all'unità il 9 luglio scorso, quantificandone il relativo compenso in 850mila euro - si legge in una nota -

Fincantieri ha prontamente offerto una garanzia di primaria assicurazione per l'intero importo, maggiorato di interessi e spese, così da fornire alla Corima assoluta certezza di quanto alla stessa riconosciuto». Fincantieri confida in una rapida definizione della questione, «senza alcuna interferenza sulle attività produttive». Proprio in questi giorni si stanno completando gli ultimi allestimenti e per la fine di gennaio è prevista la consegna all'armatore. Nel tardo pomeriggio del 9 luglio, durante un fortunale con raffiche di vento fortissime, la supernave in costruzione ruppe parte degli ormeggi e cominciò a scarrocciare con gli operai a bordo. La prua della Seven Seas Splendor si scostò dalla banchina di allestimento di Fincantieri, al molo foraneo, e intervennero due rimorchiatori della Corima per governare la nave e riportarla verso la banchina. La cooperazione internazionale Passata la burrasca, che sconvolse il litorale anconetano, devastando ad esempio gli stabilimenti balneari di Numana, Corima reclamò nei confronti della Fincantieri il riconoscimento di un compenso per il salvataggio della nave, in base a una convenzione internazionale del Diritto marittimo, che prevede questo premio per il naufragio sventato ma non fornisce indicazioni o parametri per la sua quantificazione. Corima aveva fatto un calcolo presuntivo, in base a un valore stimato intorno ai 420 milioni, chiedendo come compenso il 3% del valore, vale a dire 12,5 milioni di euro. Fincantieri però, ritenendo che l'intervento dei due rimorchiatori non sia stato un vero salvataggio, non ha aderito alla richiesta della Corima, che così si è rivolta al Tribunale civile di Ancona per ottenere il riconoscimento del compenso in base alla convenzione internazionale sui salvataggi in mare. Per cautelarsi in vista di futuri riconoscimenti del diritto al compenso di Corima, lo studio legale Porzio di Napoli, attraverso il proprio domiciliatario anconetano avvocato Francesco Linguiti, ha chiesto per conto della cooperativa rimorchiatori il sequestro conservativo della nave ancora in allestimento. Con un provvedimento depositato il 10 gennaio scorso, il giudice Willelma Monterotti, riconoscendo che la richiesta di Corima non è infondata, ha concesso il sequestro della nave, ridimensionando però l'entità delle pretese. Il giudice ha ricalcolato il valore della nave, lo ha confrontato con quello dei rimorchiatori e alla fine ha ridotto la percentuale del compenso, portandola allo 0,3%, accordando il sequestro per un valore di circa 850mila euro. Il sequestro però, non





Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

il transatlantico in costruzione, è stato applicato sull'intera nave, pur autorizzando la prosecuzione delle lavorazioni. Effetti pratici? Nessuno, visto che Fincantieri, grazie alle garanzie fornite, ora può continuare a lavorare nel cantiere per completare l'allestimento della nave da crociera, senza contraccolpi sui tempi e sui rapporti con la società armatrice, un gruppo norvegese, che aveva già commissionato agli stabilimenti Fincantieri altre navi gemelle varate nel 2016. La causa nel merito Per ora il tribunale ha fatto solo una prima valutazione di massima, ritenendo non infondata la richiesta di Corima di vedersi riconosciuto un compenso per l'operazione condotta il 9 luglio scorso, mentre imperversava il maltempo. Ha riconosciuto l'applicabilità della convenzione internazionale sulle operazioni di salvataggio e dunque il diritto della Corima a un compenso. L'importo del premio sarà poi l'oggetto della causa civile, a meno che Corima non intervenga prima un accordo tra le parti per chiudere la questione. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Non si può parlare di soccorso in mare»

L'azienda contesta la ricostruzione

ANCONA La Seven Seas Splendor non perse mai del tutto gli ormeggi, ma solo quelli di prua, e in nessuna fase dell'emergenza rimase completamente scollegata dalla banchina di allestimento. E poi l'intervento dei rimorchiatori non avvenne in mare aperto, bensì nel bacino di Fincantieri, e non si può parlare nemmeno di nave, perché sei mesi fa, come ancora adesso, la Seven Seas Splendor era un prodotto in via di ultimazione. Tutte ragioni per cui, secondo i legali di Fincantieri, gli avvocati Corrado Bregante di Genova e l'anconetano Riccardo Leonardi, nell'intervento della Corima non si può ravvisare un vero e proprio salvataggio in mare da premiare come previsto dalla convenzione internazionale di Diritto marittimo. In più, altro argomento, l'intervento della cooperativa rimorchiatori non venne richiesto dall'armatore o da Fincantieri, ma dalla Capitaneria di porto per ragioni di sicurezza pubblica. Secondo Fincantieri l'arrivo dei battelli Corima non fu decisivo per evitare che la nave finisse contro la diga frangiflutti del molo foraneo. È vero che gli ormeggi di prua si staccarono sotto la spinta del vento, scollegando anche un cavo di alimentazione che dava energia ai motori supplementari, sicché la nave in costruzione a un certo punto divenne ingovernabile. Ma poi, riportato a bordo quel cavo, la nave - secondo la tesi Fincantieri - sarebbe riuscita a manovrare da sola riattivando i motori spinti a elettricità. Contestata poi la quantificazione del compenso: 12,5 milioni, per un intervento durato secondo Fincantieri un paio d'ore circa, è davvero una somma sproporzionata. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quel raddoppio da 80 milioni nelle secche della burocrazia

A Roma non è stata ancora completata l'istruttoria per avviare l'appalto

IL PROGETTO **ANCONA** Il raddoppio Fincantieri ancora nelle secche della burocrazia. Non è giunto al capolinea infatti il dialogo a distanza tra l'Avvocatura di Stato e il ministero delle Infrastrutture per definire l'esatto quadro per far partire l'appalto di 80 milioni (di cui al metà finanziata con fondi pubblici) per ampliare l'attuale bacino Fincantieri sotto il Guasco. L'istruttoria A ottobre l'Avvocatura aveva formulato l'atteso responso su chi poteva gestire l'appalto di 40 milioni di soldi pubblici, parte del progetto complessivo da 80 milioni. E per i togati anche Fincantieri poteva essere stazione appaltante. Un'ipotesi già appoggiata dall'Autorità di sistema portuale (che dipende dal Mit) che nel merito nei mesi scorsi riteneva che debba essere la stessa Fincantieri a coordinare gli appalti, così da poter gestire tutto attraverso un finanziamento dato in base allo stato di avanzamento dei lavori. A settembre 2019 alla sede dell'Autorità portuale era arrivata la lettera con cui il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti comunicava formalmente all'Autorità di Sistema Portuale la disponibilità a finanziare con 40 milioni l'ampliamento dello stabilimento Fincantieri.

Finanziamento da confermare sulla base di un'istruttoria che valuterà tutti i requisiti. Subito dopo l'Autorità di Sistema Portuale aveva iniziato a preparare la documentazione che il Mit ha chiesto proprio per fare l'istruttoria. Dopodiché se l'esito sarà positivo, il Ministero confermerà il finanziamento con un decreto. Mentre gli altri 40 milioni saranno garantiti da Fincantieri. Gli effetti Ma l'istruttoria non è completa e così non può avvenire la firma per l'accordo da 80 milioni per l'ampliamento che permetterebbe all'azienda di avere gli spazi necessari per produrre navi lunghe fino a 300 metri e con 100mila tonnellate di stazza. E potenziare, al termine dei lavori stimati in due-tre anni, l'offerta di lavoro con mille posti in più. La richiesta di altri 7mila metri quadrati di aree terrestri e specchi d'acqua, da destinare alla razionalizzazione, ammodernamento e sviluppo del cantiere navale di **Ancona**, era stata avanzata da Fincantieri a gennaio 2018, unitamente a quella per il rinnovo per altri 40 anni della concessione demaniale, in scadenza nel 2022, dei circa 270mila metri quadrati attualmente utilizzati dall'azienda. Alla domanda di concessione era stato allegato un programma di investimenti finalizzato ad assicurare lo sviluppo complessivo del **porto** di **Ancona** e a soddisfare la crescente domanda di mercato sempre più orientata verso la realizzazione di navi da crociera di considerevoli dimensioni. Gli investimenti La presentazione della richiesta di concessione era stata la prima mossa ufficiale di Fincantieri dopo che il 28 settembre 2017 l'ad Giuseppe Bono, in occasione del varo della Viking Orion, aveva svelato il progetto per ampliare l'arsenale dorico scavando verso terra così da creare un bacino più lungo di 60 metri, mentre il materiale di risulta verrebbe interrato per poter avere altri spazi banchinabili. Un raddoppio ritenuto necessario dalla Fincantieri per continuare ad essere competitivi sul mercato. Il portafoglio ordini è assicurato fino al 2023 con le commesse della Viking, della Silver e della Seven Seas, tuttavia senza il nuovo assetto dello stabilimento Fincantieri teme di uscire dal mercato, con gravi ripercussioni dal punto di vista occupazionale. m. petr. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Varco Fortezza e antemurale Leone possibilista sull' utilizzo

L' AUDIZIONE Prosegue il viaggio della commissione consiliare Attività portuali alla scoperta dello scalo. Dopo il referente del Comune in seno al Comitato di gestione, Giuseppe Lotto, incontrato a dicembre, ieri c' è stata l' audizione con il comandante della Capitaneria di porto Vincenzo Leone (nella foto). «E' giusto che i consiglieri di maggioranza e opposizione ha spiegato il presidente della commissione Daniele Perello abbiano un' idea precisa sul funzionamento e sulle dinamiche interne allo scalo. Solo così si potrà lavorare sinergicamente per unire davvero il porto alla città. In quest' ottica, abbiamo avuto un confronto molto proficuo e positivo con il comandante Leone che ha illustrato ai colleghi i compiti della Capitaneria e si è poi soffermato su alcuni temi molto sentiti in città». Uno di questi è la riapertura dell' antemurale, chiesta anche con una petizione da centinaia di cittadini e sul quale il comandante si è detto disponibile a collaborare con Pincio e **Autorità portuale**. Altra questione sulle quale ci si è confrontati, l' accesso delle auto da Varco Fortezza, interdetto negli anni scorsi per questioni di sicurezza. «Il comandante Leone ha detto Perello non ha avuto preclusioni a ridiscutere una parziale riapertura del varco almeno per i taxi. Ovvio che la modifica deve rientrare in un più ampio piano del traffico dentro lo scalo al quale debbono lavorare Comune e Adsp. In tal senso, ho assicurato che per quanto riguarda il Pincio mi metterò all' opera da subito». L' audizione si è chiusa con l' illustrazione da parte del comandante del progetto di restyling della Capitaneria che potrebbe essere presentato alla città nel dettaglio il prossimo 16 settembre in occasione della cerimonia per i 150 anni del corpo. «Un progetto a cui tengo molto ha spiegato Leone per tre motivi: consentirà una maggiore fruibilità degli spazi; includerà il rifacimento della terrazza Marconi come era prima dei bombardamenti; libererà definitivamente restituendolo alla città tutto il Forte Michelangelo». Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Stylo 24

Napoli

Zes al palo al Sud, bloccate da 32 autorizzazioni (che non arrivano)

La burocrazia mette a rischio la partenza delle Zone economiche speciali. Il presidente Spirito: minimo 5 anni per vederle funzionare

Al palo le Zes (Zone economiche speciali) al Mezzogiorno, la cui realizzazione è bloccata da 32 autorizzazioni che non arrivano, a causa dei cavilli e del labirinto della burocrazia, dal quale risulta quasi impossibile uscire. «Ottenere ad esempio il via libera per gli allacciamenti alle utenze e ai servizi può non bastare, se preventivamente non si sono preallertate le società che devono poi materialmente provvedere», ha spiegato Pietro Spirito, presidente dell' **Adsp** del Mar Tirreno Centrale, al Mattino, nel corso di dichiarazioni rilasciate a Nando Santonastaso. Le Regioni, per tagliare la burocrazia propongono il via libera entro 60 giorni. Ma, sempre riguardo alle Zes, Spirito avverte: «Ci vogliono minimo 5 o sei anni per vederle funzionare, sempre ammesso che ci sia alle spalle un lavoro di squadra».

STYLO24
GIORNALE D'INCHIESTA - DIRITTO AL SENSO DI UNO

HOME ATTUALITÀ CRONACA ECONOMIA INCHIESTE POLITICA SOCIETÀ SPORT

Zes al palo al Sud, bloccate da 32 autorizzazioni (che non arrivano)

La burocrazia mette a rischio la partenza delle Zone economiche speciali. Il presidente Spirito: minimo 5 anni per vederle funzionare

Porto di Napoli... e dintorni

Al palo le Zes (Zone economiche speciali) al Mezzogiorno, la cui realizzazione è bloccata da 32 autorizzazioni che non arrivano, a causa dei cavilli e del labirinto della burocrazia, dal quale risulta quasi impossibile uscire. «Ottenere ad esempio il via libera per gli allacciamenti alle utenze e ai servizi può non bastare, se preventivamente non si sono preallertate le società che devono poi materialmente provvedere», ha spiegato **Pietro Spirito**, presidente

Impulso economico da Zes Interregionale Adriatica

Massimo Belli

BARI Con la formale istituzione della Zona economica speciale Interregionale Adriatica possono finalmente iniziare a cogliersi le grandi opportunità rappresentate da notevoli benefici, in termini fiscali e di semplificazione amministrativa, contenute in tale strumento volte come sono a determinare un significativo impulso alla crescita economica e occupazionale nel territorio di riferimento. Come sottolinea l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale per la semplificazione delle procedure amministrative, in particolare, sono attuative le previsioni contenute, per l'appunto, nel cd. Decreto Semplificazioni decreto legge 14 Dicembre 2018, nr. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 Febbraio 2019, nr.12 laddove all'art.3-ter semplificazioni per le Zone economiche speciali (Zes) e per le Zone logistiche semplificate (Zls) vengono disciplinati diversi criteri derogatori alla normativa vigente, dall'abbattimento di un terzo dei termini di cui agli articoli 2 e 19 della legge 241/90, di quelli previsti dal d.lgs 152/2006 in materia di Via (Valutazione di Impatto Ambientale), Vas (Valutazione Ambientale Strategica), Aia (Autorizzazione Integrata Ambientale) e Aua (Autorizzazione Unica Ambientale), dei termini contenuti nel d.lgs 42/2004 e dPR 31/2017 in materia di autorizzazione paesaggistica, dei termini di cui al dPR 380/2001 in materia di edilizia e della legge 84/94 in materia di concessioni demaniali portuali fino all'abbattimento della metà dei termini previsti nelle Conferenze dei Servizi da indirsi ai sensi dell'articolo 14 bis della legge 241 del 1990 preordinate all'acquisizione delle autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni, nulla osta o altri atti di assenso comunque denominati. Proprio tale ultima disciplina derogatoria, a valere anche quale test della reale valenza delle semplificazioni in questione, è stata posta in essere per la prima volta dall' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, in occasione della indizione della Conferenza dei Servizi in modalità asincrona, datata 16 Gennaio 2020, per l'approvazione del progetto definitivo, ai sensi dell'art.27, comma 1 del d.lgs 50/2016, riferito alla realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est. Infrastruttura questa, di corredo della piastra intermodale ultimamente realizzata, volta a rendere notevolmente più efficace il funzionamento dell'impianto idrico nell'area, composta com'è da un sistema di disconnessione tra l'alimentazione di acqua potabile dell'ente fornitore (AQP) e l'utente finale (navi) tramite la realizzazione di riserva idrica della capacità utile pari a 400 mc attrezzata di una stazione di spinta.



Inizia la corsa a benefici fiscali e iter autorizzativi più semplici

Disciplina derogatoria già applicata con la vasca di accumulo IMPULSO ECONOMICO TERMINI RIDOTTI Con la Zes si punta a dare impulso ad economia e occupazione nel territorio Sino anche ad un terzo in materia di Via, Vas, Aia e altre procedure di autorizzazione

La Zona Economica Speciale Interregionale Adriatica ormai è realtà e a Brindisi (inserito in questo circuito virtuoso) si possono finalmente iniziare a cogliere le grandi opportunità rappresentate dai notevoli benefici, in termini fiscali e di semplificazione amministrativa, contenute in tale strumento, volte come sono a determinare un significativo impulso alla crescita economica e occupazionale del territorio. «Per la semplificazione delle procedure amministrative, in particolare - spiega una nota dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale - sono attuative le previsioni contenute nel cosiddetto "Decreto Semplificazioni" (decreto legge 14 dicembre 2018, nr. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, nr. 12) laddove all' art. 3 -ter (semplificazioni per le zone economiche speciali e per le zone logiche semplificate) vengono disciplinati diversi criteri derogatori alla normativa vigente, dall' abbattimento di un terzo dei termini di cui agli articoli 2 e 19 della legge 241/90, di quelli previsti dal d.lgs 152/2006 in materia di Via (Valutazione di Impatto Ambientale), Vas (Valutazione Ambientale Strategica), Aia (Autorizzazione Integrata Ambientale) e Aua (Autorizzazione Unica Ambientale), dei termini contenuti nel d.lgs 42/2004 e dPR 31/2017 in materia di autorizzazione paesaggistica, dei termini di cui al Dpr 380/2001 in materia di edilizia e della legge 84/94 in materia di concessioni demaniali portuali, fino all' abbattimento della metà dei termini previsti nelle Conferenze dei Servizi da indirsi ai sensi dell' articolo 14 bis della legge 241 del 1990, preordinate all' acquisizione delle autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni, nulla osta o altri atti di assenso comunque denominati». Ma non finisce qui: «Proprio tale ultima disciplina derogatoria, a valere anche quale test della reale valenza delle semplificazioni in questione - aggiunge la nota - è stata posta in essere per la prima volta da questa **Autorità di Sistema portuale**, in occasione della indizione della Conferenza dei Servizi in modalità asincrona, datata 16 gennaio 2020, per l' approvazione del progetto definitivo, ai sensi dell' art. 27, comma 1 del d.lgs 50/2016, riferito alla realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est. Infrastruttura questa, di corredo della piastra intermodale ultimamente realizzata, volta a rendere notevolmente più efficace il funzionamento dell' impianto idrico nell' area, composta com' è da un **sistema** di disconnessione tra l' alimentazione di acqua potabile dell' ente fornitore (Aqp) e l' utente finale (navi) tramite la realizzazione di riserva idrica della capacità utile pari a 400 mc, attrezzata di una stazione di spinta».



Bozzetti (M5S) sulla scomparsa del Cis: «Sì al tavolo istituzionale permanente»

«Non possiamo che condividere l' allarme lanciato dal segretario della Cisl Antonio Castellucci sulla scomparsa dall' orizzonte istituzionale e mediatico del Contratto Istituzionale di Sviluppo (Cis) per la città e provincia di Brindisi e la conseguente proposta di un Tavolo Istituzionale Permanente». Questo il pensiero del consigliere del Movimento 5 Stelle, Gianluca Bozzetti che aggiunge: «Da subito avevamo auspicato che il lavoro condotto dal precedente Ministro per il Sud, ma soprattutto i 250 milioni e i diversi progetti messi in campo, non andassero dispersi, perché rappresentano il primo passo per il rilancio del territorio. Ad oggi però quel percorso di condivisione istituzionale che era stato intrapreso anche con le parti sociali sembra fermo su un binario morto». Bozzetti auspica che il sindaco nonché presidente della Provincia Riccardo Rossi riconvochi al più presto «tutti gli stakeholder coinvolti, magari usufruendo dello spessore istituzionale della Prefettura di Brindisi, così da proseguire quello che con fatica tutte le istituzioni coinvolte avevano costruito con mesi e mesi di duro lavoro. Ovviamente noi rappresentanti istituzionali della provincia di Brindisi in questi mesi non siamo rimasti a guardare». A giorni intanto ci sarà l' incontro tra consiglieri comunali del M5S di Brindisi Tiziana Motolese, Gianluca Serra e Paolo Le Grazie e il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Mario Turco e il viceministro ai Trasporti Giancarlo Cancellieri. «Al sottosegretario - continua Bozzetti - formalizzeremo la richiesta di un Tavolo Istituzionale Permanente, in cui far confluire lo stesso Contratto Istituzionale di Sviluppo, cosicché la titolarità nel seguire l' iter possa passare direttamente sotto il controllo della Presidenza del Consiglio dei Ministri, e di discutere delle crisi aziendali e occupazionali nei vari settori che attanagliano il nostro territorio e le possibili risoluzioni, ponendo una valutazione di merito circa la possibilità di emanare una legge speciale per Brindisi. Inviteremo, invece, il viceministro ai Trasporti Cancellieri ad un approfondimento sullo stato delle opere portuali, chiedendo una convocazione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico insieme alle rappresentanze istituzionali». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Vasca idrica di Costa Morena col Decreto semplificazioni

Nonostante il percorso ancora tortuoso per le Zes l' Authority auspica una rapida conferenza di servizi Collegata alla piastra intermodale, l' opera è ritenuta necessaria per l' approvvigionamento delle navi

Ci vuole molto di più, in termini di sburocratizzazione, per incrementare e rafforzare le attività economiche collegate ai sistemi portuali e tale processo deve necessariamente essere sviluppato, dal governo centrale e dalle amministrazioni periferiche, nel minor tempo possibile per affrontare una situazione che lascia prevedere nel 2020 una crescita di appena lo 0,2 del prodotto interno lordo. Però, nonostante i ritardi accumulati, le Zone economiche speciali e lo snellimento delle procedure amministrative previste per i nuovi investimenti e per le attività economiche in generale nel Decreto semplificazioni, convertito in legge nel febbraio 2019, stanno cominciando a dare qualche frutto. E' quanto emerge da una nota dell' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale con riferimento al porto di Brindisi nella quale si evidenzia che «proprio tale disciplina derogatoria, a valere anche quale test della reale valenza delle semplificazioni in questione, è stata posta in essere per la prima volta da questa **Autorità di Sistema portuale**, in occasione della indizione della Conferenza dei Servizi in modalità asincrona, datata 16 gennaio 2020, per l' approvazione del progetto definitivo riferito alla realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est». Nella nota si ricorda che si tratta di «una infrastruttura di corredo della piastra intermodale ultimamente realizzata, volta a rendere notevolmente più efficace il funzionamento dell' impianto idrico nell' area, composta com' è da un **sistema** di disconnessione tra l' alimentazione di acqua potabile dell' ente fornitore (Aqp) e l' utente finale (navi) tramite la realizzazione di riserva idrica della capacità utile pari a 400 metri cubi attrezzata di una stazione di spinta». Insomma, il percorso autorizzativo in deroga permetterà in tempi brevi di garantire servizi di livello alle navi di ogni genere che attraccano alle banchine del porto di Brindisi. Si tratta di servizi la cui qualità fa la differenza tra i vari porti e permette l' acquisizione di nuove attività attraverso le quali far fronte, nel caso di Brindisi, al processo di riconversione collegato alla prospettiva di chiusura della centrale Enel di Cerano entro il 2025 e quindi all' annullamento di tutte operazioni portuali collegate alla movimentazione del carbone attualmente necessario per alimentare la centrale. Sempre l' **Autorità portuale** dell' Adriatico meridionale, con riferimento al porto di Brindisi e agli altri porti del **sistema** ricorda che «per la semplificazione delle procedure amministrative, in particolare, sono attuative le previsioni contenute, nel Decreto Semplificazioni convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, numero 12, laddove all' articolo 3-ter (semplificazioni per le zone economiche speciali Zes e per le zone logistiche semplificate Zls) vengono disciplinati diversi criteri derogatori alla normativa vigente: l' abbattimento di un terzo dei termini di cui agli articoli 2 e 19 della legge 241/90, di quelli previsti dal decreto legislativo 152/2006 in materia di Via (Valutazione di Impatto Ambientale), Vas (Valutazione Ambientale Strategica), Aia (Autorizzazione Integrata Ambientale) e Aua (Autorizzazione Unica Ambientale); l' abbattimento dei termini contenuti nel decreto legislativo 42/2004 e nel Dpr 31/2017 in materia di autorizzazione paesaggistica e di quelli relativo al Dpr 380/2001 in materia di edilizia e della legge 84/94 in materia di concessioni demaniali portuali; l' abbattimento della metà dei termini previsti nelle Conferenze dei Servizi da indirsi ai sensi dell' articolo 14 bis della legge 241 del 1990 preordinate all' acquisizione delle autorizzazioni,



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

licenze, permessi, concessioni, nulla osta o altri atti di assenso comunque denominati. La conferenza di servizi relativa al progetto per la realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est fa proprio riferimento all'abbattimento della metà dei termini previsti nelle Conferenze dei Servizi da indirsi ai sensi dell' articolo 14 bis della legge 241 del 1990. In più occasioni il presidente dell' **Autorità portuale**, Ugo Patroni Griffi, ha posto l' esigenza di prevedere un percorso meno burocratico per la realizzazione degli interventi. Come accade per esempio a Taranto, dove il presidente dell' **Autorità di sistema** dello Jonio, Sergio Prete, è anche commissario per la realizzazione delle opere infrastrutturali di potenziamento del porto. O.Mart. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Istituita la Zes Adriatica: "Benefici fiscali e iter autorizzativi più semplici"

Nuova disciplina derogatoria applicata per la prima volta dall' Autorità di sistema portuale per la realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est

BRINDISI - Con la formale istituzione della Zona Economica Speciale Interregionale Adriatica possono finalmente iniziare a cogliersi le grandi opportunità rappresentate da notevoli benefici, in termini fiscali e di semplificazione amministrativa, contenute in tale strumento volte come sono a determinare un significativo impulso alla crescita economica e occupazionale nel territorio di riferimento. Per la semplificazione delle procedure amministrative, in particolare, sono attuative le previsioni contenute, per l' appunto, nel cd. "Decreto Semplificazioni" - decreto legge 14 dicembre 2018, nr. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, nr.12 - laddove all' art.3-ter - semplificazioni per le zone economiche speciali - Zes e per le zone logistiche semplificate - Zls - vengono disciplinati diversi criteri derogatori alla normativa vigente, dall' abbattimento di un terzo dei termini di cui agli articoli 2 e 19 della legge 241/90, di quelli previsti dal d.lgs 152/2006 in materia di Via (Valutazione di Impatto Ambientale), Vas (Valutazione Ambientale Strategica), Aia (Autorizzazione Integrata Ambientale) e Aua (Autorizzazione Unica Ambientale), dei termini contenuti nel d.lgs 42/2004 e dPR 31/2017 in materia di autorizzazione paesaggistica, dei termini di cui al dPR 380/2001 in materia di edilizia e della legge 84/94 in materia di concessioni demaniali portuali fino all' abbattimento della metà dei termini previsti nelle Conferenze dei Servizi da indirsi ai sensi dell' articolo 14 - bis della legge 241 del 1990 preordinate all' acquisizione delle autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni, nulla osta o altri atti di assenso comunque denominati. Proprio tale ultima disciplina derogatoria, a valere anche quale test della reale valenza delle semplificazioni in questione, è stata posta in essere per la prima volta da questa **Autorità di Sistema portuale**, in occasione della indizione della Conferenza dei Servizi in modalità asincrona, datata 16 gennaio 2020, per l' approvazione del progetto definitivo, ai sensi dell' art.27, comma 1 del d.lgs 50/2016, riferito alla realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est. Infrastruttura questa, di corredo della piastra intermodale ultimamente realizzata, volta a rendere notevolmente più efficace il funzionamento dell' impianto idrico nell' area, composta com' è da un **sistema** di disconnessione tra l' alimentazione di acqua potabile dell' ente fornitore (Aqp) e l' utente finale (navi) tramite la realizzazione di riserva idrica della capacità utile pari a 400 mc attrezzata di una stazione di spinta.



Portnews

Taranto

Global Ports ha messo gli occhi su Taranto

Dopo Yilport , un altro big turco ha messo gli occhi sul porto di Taranto. Si tratta di Global Ports Melita Ltd., società del gruppo terminalista turco Global Ports Holding (GPH), che nei giorni scorsi ha presentato all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio una istanza di concessione (ex. art.36 del Codice della Navigazione) per l'uso di aree e beni demaniali sul Molo San Cataldo. Il big di Istanbul ha chiesto l'uso non esclusivo delle banchine del Molo per la gestione del traffico crocieristico, un'area scoperta da 400 metri quadri su cui installare una tensostruttura d'accoglienza e altri 600 mq dell'edificio polifunzionale, detto Falanto, a cui destinare ad uffici, sale per equipaggi e servizi vari. L'istanza di concessione è stata pubblicata sull'albo pretorio il 16 gennaio scorso e resterà in pubblicazione per 40 giorni consecutivi, fino al 24 febbraio, per dare modo a chi di interesse di presentare eventuali domande concorrenti per la comparazione.

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo [M](#) [E](#) [I](#) [N](#) [Q](#)

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

20 Gennaio 2020 — NEWS
Crociere
Global Ports ha messo gli occhi su Taranto
 di Redazione Port News

Dopo Yilport, un altro big turco ha messo gli occhi sul porto di Taranto. Si tratta di Global Ports Melita Ltd., società del gruppo terminalista turco Global Ports Holding (GPH), che nei giorni scorsi ha presentato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio una istanza di concessione (ex. art. 36 del Codice della Navigazione) per l'uso di aree e beni demaniali sul Molo San Cataldo.

installare una tensostruttura d'accoglienza e altri 600 mq dell'edificio polifunzionale, detto Falanto, a cui destinare ad uffici, sale per equipaggi e servizi vari.

L'istanza di concessione è stata pubblicata sull'albo pretorio il 16 gennaio scorso e resterà in pubblicazione per 40 giorni consecutivi, fino al 24 febbraio, per dare modo a chi di interesse di presentare eventuali domande concorrenti per la comparazione.

Autorevolezza
Autorità
Portuali Autorità del Mare
 Bacchelli Blue Economy Sest
 Cantieristica Navale Costare
 Concessioni Conspicuo il navigatore
 Concessioni demaniali
Containership Crociere
 Cura del ferro Danews
 Europa Stati Commerciali
 ESPO Europa terminalista
 Gigantimo navale GNL
 Gruppi Commerciali Industriali e S
Infrastrutture
Innovazione Internet of
 Interreg Insieme Inseparabile Lavoro
 portuale Logistica
Portuale Logistica
Portuale Porto di
 Livorno Porto di Fiumicino
 Riforma
 portuale Deirio Servizi
 Sicurezza Shipping
 Storia di
 Livorno Terminal portuali
Traffici marittimi
 Traghetti Via della Seta

Porto Torres. Presentato ieri mattina il progetto Cold ironing

Ricarica elettrica per le navi al porto

Il pieno di energia direttamente dalla banchina così da spegnere i motori e limitare le emissioni delle navi in porto. Specie quando lo scalo è dentro la città, come a Porto Torres. Da qui parte il progetto "cold-ironing" o "on-shore power supply", uno studio di fattibilità datato marzo 2019 sull' elettrificazione delle banchine, commissionato dalla società Ep Produzione, proprietaria della centrale termoelettrica di Fiume Santo, e messo a disposizione dell' **Autorità di sistema portuale** e del Comune che intende attuarlo. Investimento Un **sistema** avanzato per elettrificare il porto con un investimento pari a 2 milioni e mezzo di euro, 18 persone da impiegare e costi di gestione e ammortamento dell' investimento pari ad 1 milione e 100mila euro. L' impianto sarà capace di alimentare le navi ormeggiate con motore spento, tramite connessione via cavo alle 4 banchine presenti in porto, evitando in questo modo che il vento porti in città i gas inquinanti, consentendo così un risparmio di 1.295 tonnellate di Co2 l' anno. «Porto Torres è la prima città che si affaccia su questa prospettiva - ha detto il sindaco Sean Wheeler - che ci porta ad implementare una tecnologia in grado di dare maggiore impulso al nostro scalo, al passo con un **sistema** che le stesse compagnie di navigazione dovrebbero adottare. Per questo ci faremo promotori degli incontri con la Regione, il Consorzio industriale, la Capitaneria di porto e con la Port Authority. Il presidente Massimo Deiana è già stato informato di questo studio e mi ha comunicato che ha inserito il cold-ironing nel Deasp, il Documento di pianificazione ambientale ed energetica del **sistema portuale**». In Parlamento Alla presentazione del progetto c' erano anche i deputati 5 Stelle, Paola Deiana e Nardo Marino, che si sono impegnati a fare tutti i passi necessari per sostenere il progetto e farne un modello applicabile anche nei porti di Olbia e Cagliari. «Il progetto è coerente con le linee guida del green new deal europeo - aggiunge con soddisfazione la deputata Deiana - questo significa che entro il 2050 tutti i paesi europei dovranno adeguarsi per eliminare le emissioni in atmosfera». Numeri Nello scalo turritano attraccano ogni anno 1300 imbarcazioni tra passeggeri e merci, a cui si aggiungono le navi da crociera che nel 2019 sono state 34, ormeggiate nello scalo turritano per migliaia di ore. «Sul caro carburanti non si può assolutamente mettere in discussione la direttiva europea - ha detto il deputato Marino - che impone l' utilizzo di combustibili non inquinanti, ma si deve intervenire sul fronte degli aiuti non considerati di Stato». Mariangela Pala.



La Nuova Sardegna

Cagliari

Traghetti "puliti" al molo: collegati alla rete elettrica

Stop alla città invasa dal fumo delle navi: in Comune il progetto di cold ironing. Dopo l'ormeggio potranno tenere attive le funzioni lasciando spenti i motoriporto Torres »trasportO sostenibile

GAVINO MASIA

PORTO TORRES L' elettrificazione delle banchine dello scalo marittimo di Porto Torres può essere la soluzione che consentirà di ridurre le emissioni dei gas di scarico delle navi ormeggiate nei porti commerciale e industriale. Il fatto che seppure "parcheggiate" tengano accesi i motori per consentire il funzionamento dei condizionatori, dei servizi di emergenza, delle cucine e (per le unità da crociera) delle cabine dei passeggeri, rappresenta un grosso problema. Uno studio di fattibilità è stato presentato ieri in Comune dal sindaco Sean Wheeler insieme ai deputati M5s Paola Deiana e Nardo Marino. Fu commissionato nel marzo scorso alla Galileo Engineering dalla società Ep Produzione, proprietaria e gestore della centrale termoelettrica di Fiume Santo, con l' obiettivo di migliorare l' impatto ambientale del territorio. Motori spenti. Si tratta di una tecnologia moderna definita dagli addetti ai lavori cold ironing. Ha come obiettivo l' alimentazione elettrica delle navi in sosta attraverso una connessione via cavo. Questo consente il completo spegnimento dei motori delle imbarcazioni durante l' ormeggio. Una situazione che a Porto Torres riguarda l' attracco più vicino alla cinta urbana, la lunga banchina Dogana-Segni, dove spesso il vento porta i gas di scarico direttamente in città. Lo studio. Le soluzioni tecniche individuate alimentano le quattro banchine (Asi, Ponente, Alti fondali e Dogana-Segni) attraverso linee sottomarine e terrestri. I consumi annui di energia sono di circa 4mila Mwh. Le banchine potrebbero inoltre essere operativamente indipendenti sia dal punto di vista elettrico sia del personale. A fronte di 3mila Mwh di energia erogata in banchina, ci sarà un risparmio annuo di 1295 tonnellate di anidride carbonica. Il sistema garantirebbe a regime un totale di forza lavoro di massimo 18 persone. L' investimento utile sarebbe di 2,5 milioni di euro e avrebbe dei costi di gestione sostenibili. Impianti attivi. Negli Usa questo tipo di innovazione è già presente nei porti di Seattle, Los Angeles, San Diego, Pittsburgh e Long Beach. Nei grandi scali europei a Rotterdam, Goteborg, Stoccolma, Anversa e Dunkerque in Francia. La lista comprende anche i porti di Taranto, Genova e Livorno, dove è stato realizzato l' impianto più grande del Mediterraneo. All' elenco potrebbe aggiungersi ora anche Porto Torres, il primo in Sardegna, messo a disposizione del Comune e dell' **autorità portuale**, che indica l' attuabilità del progetto. Sviluppi futuri. «Il progetto è realizzabile - ha detto Wheeler - e si tratterebbe di un' opera utile per tutta la città: promuoveremo un incontro con Regione, consorzio industriale, capitaneria di porto e con l' **autorità portuale**. Il cui presidente Massimo Deiana è già stato informato dello studio e, accolta favorevolmente l' idea, mi ha comunicato di aver inserito il cold ironing nel documento di pianificazione ambientale ed energetica del sistema **portuale**». Per Paola Deiana (commissione ambiente della Camera) si tratta di «un progetto valido, virtuoso e coerente col green new deal europeo, che appoggeremo». Per Nardo Marino, (commissione trasporti) «merita di essere portato anche negli altri porti della Sardegna: ci sono ingenti risorse messe a disposizione dall' Ue e una linea di indirizzo che considera prioritaria la salvaguardia dell' ambiente».



"Ricarica" elettrica navi in banchina per tagliare CO2

Studio-progetto a Porto Torres, sindaco "siamo all' avanguardia"

PORTO TORRES (SASSARI) - Alimentare elettricamente le navi in sosta attraverso una connessione via cavo proveniente dalla banchina, evitando l' emissione di CO2 da parte delle grandi imbarcazioni. E' l' idea contenuta nello studio di fattibilità per l' introduzione del cold ironing e dell' on shore power supply nello scalo traghetti e crociere di Porto Torres. "Sarà la prima in Sardegna a seguire la via di nuove tecnologie per dare impulso allo sviluppo portuale in ottica sostenibile", ha detto il sindaco, Sean Wheeler. Lo studio commissionato da Ep Produzione, che gestisce la centrale termoelettrica di Fiumesanto, è stato realizzato dalla società Galileo Engineering ed è stato messo a disposizione di Comune e **Autorità portuale**. L' idea è di alimentare le quattro banchine attraverso linee sottomarine o terrestri che le rendano operativamente indipendenti. A fronte di 3mila Mwh di energia erogata in banchina, ci sarà, secondo lo studio, un risparmio annuo di 1.285 tonnellate di CO2. Per l' impianto, inclusa la progettazione e i diversi oneri, è stimato un costo di 2,5 milioni di euro. Per la gestione e l' ammortamento dell' investimento si stima un costo di 1milione e 100mila euro, a fronte di un incremento occupazionale di almeno 18 unità. "Ci proiettiamo nel futuro, il destino è l' elettrificazione dei porti - ha spiegato il sindaco - ora lo sottoporro all' attenzione di Regione e Port Authority, credo che debba essere sostenuto e finanziato". I deputati Paola Deiana e Nardo Marino del M5S, che hanno presenziato alla presentazione dello studio, hanno annunciato la volontà di fare tutti i passi necessari per sostenere il progetto e farne un modello applicabile anche negli altri scali sardi. A Porto Torres attaccano ogni anno 1300 imbarcazioni, cui nel 2019 si sono aggiunte 34 navi da crociera, che restano ormeggiate per migliaia di ore.(ANSA).



"Ricarica" elettrica navi per taglio CO2

Alimentare elettricamente le navi in sosta attraverso una connessione via cavo proveniente dalla banchina, evitando l' emissione di CO2 da parte delle grandi imbarcazioni. E' l' idea contenuta nello studio di fattibilità per l' introduzione del cold ironing e dell' on shore power supply nello scalo traghetti e crociere di Porto Torres. "Sarà la prima in Sardegna a seguire la via di nuove tecnologie per dare impulso allo sviluppo portuale in ottica sostenibile", ha detto il sindaco, Sean Wheeler. Lo studio commissionato da Ep Produzione, che gestisce la centrale termoelettrica di Fiumesanto, è stato realizzato dalla società Galileo Engineering ed è stato messo a disposizione di Comune e **Autorità portuale**. L' idea è di alimentare le quattro banchine attraverso linee sottomarine o terrestri che le rendano operativamente indipendenti. A fronte di 3mila Mwh di energia erogata in banchina, ci sarà, secondo lo studio, un risparmio annuo di 1.285 tonnellate di CO2. Per l' impianto, inclusa la progettazione e i diversi oneri, è stimato un costo di 2,5 milioni di euro. Per la gestione e l' ammortamento dell' investimento si stima un costo di 1milione e 100mila euro, a fronte di un incremento occupazionale di almeno 18 unità. "Ci proiettiamo nel futuro, il destino è l' elettrificazione dei porti - ha spiegato il sindaco - ora lo sottoporro all' attenzione di Regione e Port Authority, credo che debba essere sostenuto e finanziato". I deputati Paola Deiana e Nardo Marino del M5S, che hanno presenziato alla presentazione dello studio, hanno annunciato la volontà di fare tutti i passi necessari per sostenere il progetto e farne un modello applicabile anche negli altri scali sardi. A Porto Torres attaccano ogni anno 1300 imbarcazioni, cui nel 2019 si sono aggiunte 34 navi da crociera, che restano ormeggiate per migliaia di ore.



Elettificazione delle banchine di Porto Torres

Massimo Belli

PORTO TORRES Presentato uno studio per l' elettrificazione delle banchine di Porto Torres. Ad illustrare i dettagli di un progetto di cold-ironing questa mattina, il sindaco Sean Wheeler, insieme ai deputati Paola Deiana e Nardo Marino (nella foto). Come noto, il cold-ironing ha come obiettivo l'alimentazione elettrica delle navi in sosta attraverso una connessione via cavo, consentendo quindi una riduzione dell'inquinamento ambientale e soprattutto il completo spegnimento dei motori delle imbarcazioni durante l'ormeggio, che in molti casi e a seconda della direzione del vento portano i gas direttamente in città. Già diversi porti del mondo hanno adottato questa tecnologia: da Seattle a Los Angeles e San Diego, passando per Pittsburgh e Long Beach negli Stati Uniti, fino ai grandi porti europei di Rotterdam, Goteborg, Stoccolma e Anversa e, notizia degli ultimi giorni, anche quello di Dunkerque in Francia, finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dall'Autorità portuale locale. La lista è in realtà molto più lunga e comprende ovviamente anche diversi porti italiani, tra cui Taranto e Genova e infine a Livorno, dove è stato realizzato l'impianto più grande del mar Mediterraneo. All'elenco potrebbe aggiungersi adesso anche Porto Torres. Esiste infatti uno studio di fattibilità, commissionato dall'azienda di produzione elettrica Ep Produzione, operante a Fiume Santo, e messo a disposizione del Comune e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, che indica l'attuabilità del progetto. Secondo l'analisi, lo scalo di Porto Torres potrebbe essere elettrificato con investimento di 2,5 milioni di euro e avrebbe dei costi di gestione sostenibili. Questo studio conferma quella che è sempre stata una mia intuizione e racconta con numeri e dettagli che il progetto dell'elettificazione delle banchine è realizzabile spiega il sindaco Sean Wheeler si tratterebbe di un'opera utile per tutta la città. Oltre a proiettare il nostro scalo marittimo nel futuro, migliorerebbe la qualità dell'aria e dell'ambiente e offrirebbe anche una concreta opportunità occupazionale di lungo periodo. Ora ci faremo promotori per organizzare un incontro con la Regione, il Consorzio industriale, la Capitaneria di Porto e ovviamente con l'Autorità portuale. Il presidente Massimo Deiana è già stato informato di questo studio e oltre ad aver accolto favorevolmente l'idea, mi ha comunicato che ha inserito il cold-ironing nel Deasp, il Documento di pianificazione ambientale ed energetica del sistema portuale. Devo infine necessariamente ringraziare Ep Produzione, che ha generosamente messo a disposizione della collettività un lavoro che rappresenta il punto di partenza per il miglioramento del nostro porto. Si tratta di un progetto valido, virtuoso e coerente con il green new deal europeo ha commentato Paola Deiana, deputata e componente della commissione Ambiente alla Camera appoggeremo questa iniziativa e faremo in modo che l'elettificazione delle banchine possa realizzarsi. Non mi sorprende che questa proposta arrivi da Porto Torres che ha già dato dimostrazione di una particolare e importante attenzione verso la tutela dell'ambiente ha dichiarato il deputato Nardo Marino, componente della commissione Trasporti alla Camera penso che sia un progetto che merita di essere portato anche negli altri porti della Sardegna. Ci sono ingenti risorse messe a disposizione dall'Europa. E c'è una linea di indirizzo, quella che considera prioritaria la salvaguardia dell'ambiente, dalla quale non si può e non si deve tornare indietro. In questo senso si inserisce il caso del caro carburanti sul quale si deve intervenire cercando la soluzione tra le possibilità concesse dalle normative



europee. C'è la possibilità di intervenire con aiuti di Stato compatibili con le norme europee. Ho presentato una interpellanza urgente che precisa proprio questo aspetto: da una parte l'atto tende ad evitare che l'applicazione della Convenzione internazionale Imo2020 si trasformi in un danno per l'economia della Sardegna e dall'altra suggerisce l'accesso agli incentivi previsti dalla normativa europea in vigore.



Porto Torres, ricarica elettrica nel porto: un progetto d' avanguardia per le navi

Alimentare elettricamente le navi in sosta attraverso una connessione via cavo proveniente dalla banchina, evitando l' emissione di CO2 da parte delle grandi imbarcazioni. È l' idea contenuta nello studio di fattibilità per l' introduzione del cold ironing e dell' on shore power supply nello scalo traghetti e crociere di Porto Torres . "Sarà la prima in Sardegna a seguire la via di nuove tecnologie per dare impulso allo sviluppo portuale in ottica sostenibile", ha detto il sindaco, Sean Wheeler . Lo studio commissionato da Ep Produzione , che gestisce la centrale termoelettrica di Fiumesanto , è stato realizzato dalla società Galileo Engineering ed è stato messo a disposizione di Comune e Autorità portuale. L' idea è di alimentare le quattro banchine attraverso linee sottomarine o terrestri che le rendano operativamente indipendenti. A fronte di tremila megawattora di energia erogata in banchina, ci sarà, secondo lo studio, un risparmio annuo di 1.285 tonnellate di CO2 .Per l' impianto, inclusa la progettazione e i diversi oneri, è stimato un costo di 2,5 milioni di euro. Per la gestione e l' ammortamento dell' investimento si stima un costo di un milione e 100mila euro, a fronte di un incremento occupazionale di almeno 18 unità. "Ci proiettiamo nel futuro, il destino è l' elettrificazione dei porti - ha spiegato il primo cittadino M5s -, ora lo sottoporro all' attenzione di Regione e Port Authority, credo che debba essere sostenuto e finanziato". I deputati Paola Deiana e Nardo Marino del Movimento Cinque stelle, che hanno presenziato alla presentazione dello studio, hanno annunciato la volontà di fare tutti i passi necessari per sostenere il progetto e farne un modello applicabile anche negli altri scali sardi . A Porto Torres attaccano ogni anno 1.300 imbarcazioni, cui nel 2019 si sono aggiunte 34 navi da crociera, che restano ormeggiate per migliaia di ore.



Sversamento, concluse le bonifiche

Rientrata l' emergenza nel porto industriale. Da accertare le responsabilità

PORTO TORRES La Capitaneria di **porto** ha inviato il messaggio di chiusura degli interventi di recupero e bonifica delle chiazze oleose del **porto** industriale a tutti gli enti pubblici e ambientali interessati. Sostanze che si erano estese, la settimana scorsa, per trecento metri quadri nelle acque adiacenti alla diga foranea. Le macchie di idrocarburi si erano infatti presentate improvvisamente nello specchio acqueo della diga e primi ad accorgersi di quello che stava accadendo sono stati gli operatori della Sarda Antiquinamento. Che avevano cominciato l' opera di bonifica e allertato immediatamente l' Autorità marittima delle chiazze che galleggiavano in prossimità del molo industriale. I militari erano intervenuti a bordo di una motovedetta per prelevare dei campioni del prodotto oleoso che galleggiava in mare. Materiale che è stato poi consegnato a Sassari nei laboratori dell' Agenzia regionale per la protezione ambientale. La stessa Capitaneria, nel frattempo, ha presentato una denuncia contro ignoti alla procura della Repubblica di Sassari. «L' emergenza rispetto alle chiazze oleose è terminata - conferma il comandante della Capitaneria di **porto**, Gianluca Oliveti - e ora attendiamo le analisi dell' Arpas sui campionamenti prelevati dalla Guardia costiera: dati che potrebbero essere molto utili anche per risalire alla fonte di chi ha inquinato». Il propagarsi dell' inquinamento è stato evitato grazie alla professionalità degli operatori dell' azienda turrimana, che hanno lavorato senza sosta per diversi giorni di fronte alla diga foranea utilizzando panne galleggianti e panne assorbenti. Interventi continui che hanno così permesso un ritorno alla normalità della situazione ambientale in quel delicato tratto di mare. (g.m.)



Un impianto eolico sotto le acque dello Stretto

Messina Un impianto eolico sottomarino potrebbe fornire energia pulita a Messina e Reggio Calabria. Il progetto è già in fase avanzata ed è stato presentato nel salone delle Bandiere del Comune. Ricavare energia dalle correnti dello Stretto è quindi un'impresa possibile. E con quest'obiettivo si è svolto il convegno, organizzato da Volt Messina e Legambiente, su un progetto di turbine eoliche con cui produrre elettricità proprio dalle correnti marine. Il progetto è già oltre la fase sperimentale e ha suscitato anche l'attenzione delle istituzioni, dall' **Autorità portuale** all'Università di Messina. Pag. 20 «Coinvolgere le istituzioni: l' **Autorità** portualee anche l'Università»



Energia elettrica dalle correnti dello Stretto, un progetto innovativo

Un impianto eolico sottomarino potrebbe fornire energia pulita a Messina e Reggio Calabria. Il progetto è già in fase avanzata ed è stato presentato nel Salone delle bandiere del Comune. Ricavare energia dalle correnti dello Stretto è quindi un'impresa possibile. E con quest'obiettivo si è svolto il convegno, organizzato da Volt Messina e Legambiente, su un progetto di turbine eoliche con cui produrre elettricità proprio dalle correnti marine. All'incontro hanno preso parte i relatori Giovanni D' Arrigo (presidente di Legambiente Peloritani), Alfredo Mangano (coordinatore cittadino di Volt Messina), Vincenzo Mazzara (ideatore del progetto), Antonio Di Pietro (esperto in scienze della terra e membro di Volt Messina) e Giovanni Rinaldi (esperto in energie rinnovabili all'Università di Exeter. Il progetto è già oltre la fase sperimentale e ha suscitato l'attenzione delle istituzioni. Erano presenti il presidente dell'**Autorità portuale** dello Stretto Mario Mega, la biologa Nunzia Spanò - che ha portato anche i saluti del rettore dell'UniMe, Salvatore Cuzzocrea - e il rappresentante all'estero di "Pmi-Impresa Italia" Domenico Spanò. Seppur non presente, anche il prefetto Maria Carmela Librizzi ha manifestato interesse nei confronti dell'iniziativa, inviando dei saluti. «Abbiamo il vizio di piangerci addosso, ma non è così che si cambiano le cose, bisogna rispondere ai problemi con le soluzioni, non con la rassegnazione. Questa è la prima proposta di Volt per la città, una proposta scelta non a caso, una proposta che racchiude il nostro modo di fare politica, una proposta concreta, fattibile, coraggiosa, che dimostra che uno sviluppo davvero sostenibile è possibile, che risponde al problema dell'emigrazione e che è costruita assieme alle associazioni del territorio, quelle associazioni che la politica deve tornare ad ascoltare», ha dichiarato Mangano. «In Sicilia c'è bisogno di investire e bisogna farlo in progetti di qualità - ha aggiunto D' Arrigo -. Un impianto d'avanguardia come quello presentato oggi (ieri, ndr) merita certamente il sostegno di Legambiente, per il suo basso impatto ambientale e le grandi potenzialità sia in termini ambientali che di indotto lavorativo. Legambiente sarà sempre a fianco e supporterà soluzioni di questo tipo». Ma com'è nata l'idea di una centrale elettrica sottomarina? «Tutto parte da un aneddoto personale, un po' come la mela per Newton" - ha spiegato l'ideatore del progetto, il consulente finanziario Vincenzo Mazzara -. Stavo attraversando lo Stretto su una barca, i cui 10 cavalli non bastavano per farmi muovere. Mi resi conto di avere una grande fonte di energia sotto lo scafo. Così decisi di commissionare uno studio preliminare sulla fattibilità di un impianto eolico in mare». Dallo studio è stata sviluppata una turbina molto particolare: «Può ancorarsi al fondo autonomamente, è installata su un piccolo catamarano e può adattarsi al flusso delle correnti mantenendosi in posizione parallela, non inquina e può produrre fino a 600 kW per singola unità. Le nuove tecnologie hanno permesso inoltre di abbattere i costi di oltre il 50%; 200 milioni di euro sarebbero una cifra sufficiente», ha concluso Mazzara. A illustrare ulteriori dettagli tecnici è stato l'esperto Antonio Di Pietro, che ha approfondito anche alcuni dei problemi da affrontare, come le piante che potrebbero compromettere l'impianto o il possibile impatto sulla fauna marina. Studio sperimentale che si basa sull'impiego di turbine eoliche.



Sviluppo e rilancio del porto strumenti di riscatto della città

Scilio: «Valorizzare la Zona falcata» Mega: «Più qualità nel turismo»

Laura Simoncini Una città che vive in simbiosi con il proprio porto non può non avere uno strumento urbanistico di programmazione per pianificare un'area di snodo importante, proprio perché la rinascita della città dello Stretto passa dalla centralità e dalla funzione di cerniera che svolge l'area portuale. "Speranze, amore e voglia di riscatto della città di Messina attraverso il suo porto. Rotte commerciali, sviluppo economico e opportunità turistiche" è il titolo del convegno organizzato dal Lions Club Messina Ionio, presieduto da Maria Francesca Scilio, in programma venerdì prossimo, alle 16, nell'aula magna dell'Ateneo peloritano. All'incontro - promosso in partnership con l'Università di Messina, l'assessorato al Turismo della Regione Sicilia e l'**Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto - interverranno il rettore Salvatore Cuzzocrea, il sindaco Cateno De Luca e l'assessore regionale al Turismo Manlio Messina. I dettagli sono stati illustrati nel corso di una conferenza stampa, moderata dalla giornalista Letizia Lucca, che si è tenuta nel Salone delle bandiere del Comune. A intervenire, oltre alla presidente del Lions Club Messina Ionio, Mario Mega, presidente dell'**Autorità** portuale dello Stretto, e Filippo Grasso, coordinatore scientifico del convegno; Rossana Rizzo, presidente del Leo Club Messina Ionio; il medico e giornalista Giuseppe Ruggeri, che coordinerà e modererà l'assise; Daniele Schillirò, associato di Economia politica al dipartimento di Economia; Rosario Terranova, coordinatore per la III Circoscrizione (area ionica) del tema di studio distrettuale "La Sicilia da oggetto a soggetto di sviluppo". «Uno degli scopi dei Lions - ha detto la presidente Scilio - è quello di promuovere il benessere civico, culturale e sociale del territorio in cui si vive. Essere cittadini attivi che guardano alle criticità che ci sono nel territorio e cercano di promuovere progetti concreti per trovare le soluzioni. Dobbiamo rimboccarci le maniche - ha aggiunto - e cercare di valorizzare il recupero della Zona falcata, il bellissimo affaccio a mare dell'area fieristica e promuovere un turismo di qualità». «Il porto di Messina è essenzialmente un porto di traghettamento - ha spiegato Mario Mega - ma negli ultimi anni si sta affermando come porto crocieristico. Lo sviluppo che dovremmo cercare di dare è quello di avere dei traffici con servizi di maggiore qualità e, nel caso del crocierismo in particolare, cercare di creare le condizioni per cui i turisti transitino sempre meno e, invece, si fermino in città per riscoprire le bellezze e trascorrere delle ore vivendo esperienze di tipo culturale, paesaggistico o anche enogastronomico». «Il convegno - ha detto Grasso - si snoda su tre direttrici: rotte commerciali, perché da sempre Messina è stato un porto sicuro, crocevia di culture e di scambi commerciali; sviluppo economico, perché il porto è stato ed è generatore di ricchezza per l'intera economia della città; opportunità turistica, visto che Messina è da sempre conclamata con il suo brand naturale "Porta della Sicilia"». «Nel corso dell'incontro - ha spiegato Ruggeri - sarà presentato il libro "Viaggiatori a Messina", che narra la storia portuale della città attraverso i viaggiatori che vennero a visitare la città, apprezzandone le bellezze e connotandone anche le brutture che c'erano all'epoca. In sostanza, è un disegno grande che fa di Messina una città frequentatissima, apprezzata e da rivalutare anche sotto il profilo turistico culturale».



Piazzale Anas, Dieni (M5S): rientri nelle competenze dell' Authority

VILLA SAN GIOVANNI L' eco della rinuncia da parte dell' amministrazione comunale alla concessione del Piazzale Anas (ex FFSS) non si è fatta attendere: il circolo villoese del Pd ha commentato sui social e ieri è arrivata anche la nota di Federica Dieni, parlamentare 5 Stelle del collegio. «Il piazzale Anas - scrive l' onorevole - deve rientrare nelle competenze della nuova **Autorità** di **sistema portuale** dell' Area dello Stretto. Il Comune ha già comunicato ad Anas di rinunciare alla concessione sia per la mancanza di un sub-concessionario sia per gli effetti dell' inchiesta giudiziaria "Cenide", che ha portato all' arresto dei vertici dell' Ufficio tecnico. L' amministrazione inoltre ha chiesto, in subordine, il rinvio della concessione di un anno per individuare un nuovo sub-concessionario o per avviare la gestione diretta del piazzale». Ma per la parlamentare la «miglior soluzione è far rientrare il piazzale tra le competenze della nuova **Autorità** di **sistema** dello Stretto, dal momento che si tratta di un retroporto statale che potrebbe assolvere funzioni logistiche fondamentali». Il circolo di Villa del Partito democratico dà notizia della rinuncia al piazzale con questo commento: «Sono stati costretti a farlo... dagli eventi (giudiziari e non) e per la carenza di liquidità (nonostante le anticipazioni di tesoreria). La rinuncia al Piazzale Anas certifica il fallimento dell' intera stagione Siclari. A Villa rimangono le macerie di un' amministrazione che non amministra e le spese di una operazione azzardata». Non ci sta Domenico D' Agostino, assessore nella prima giunta Richichi e oggi consulente del sindaco sospeso, secondo cui la concessione del piazzale «non ci è costata nulla. Ci avrebbe potuto far guadagnare tanto. Il tempo e la storia diranno se si trattava di un azzardo o di una visione, di un inciampo o di una svolta epocale!». Ma il circolo villoese dei democratici non cambia posizione: «Un azzardo che è costato tantissimo alla città in tema di credibilità, di tenuta democratica del consiglio, di delegittimazione delle commissioni, di inquinamento appaltato per il futuro, di cedimento agli appetiti dei "padroni del vapore", di inchieste giudiziarie. E il sindaco si vantava di aver realizzato un' operazione epocale, eccezionale». Il riferimento è alle affermazioni di Siclari in consiglio a fine maggio che qualificò la scelta della concessione come «epocale», aggiungendo: «Ci hanno provato tutti sindaci prima di me e neanche Calabrò ci è riuscito!». g.c. Il circolo villoese del Pdall' attacco: «Fallimentodell' intera gestione Siclari»



Dieni (M5S): «Il piazzale Anas vada all' Autorità dello Stretto»

VILLA SAN GIOVANNI - «Il piazzale Anas deve rientrare nelle competenze della nuova **Autorità** di **sistema** portuale dell' Area dello Stretto». È quanto dichiara la portavoce del M5S alla Camera Federica Dièni in seguito alle ultime dichiarazioni dell' amministrazione comunale di Villa, che ha rinunciato alla concessione del piazzale dopo il passo indietro della Tremestieri srl. «Il Comune - spiega Dièni - ha già comunicato ad Anas di rinunciare alla concessione sia per la mancanza di un sub -concessionario, sia per gli effetti dell' inchiesta Cenide. L' amministrazione, inoltre, ha chiesto, in subordine, il rinvio della concessione di un anno, un arco di tempo da utilizzare per individuare un nuovo sub -concessionario o per avviare la gestione diretta del piazzale». «Ritengo, tuttavia - aggiunge la Federica Dièni deputata -, che la miglior soluzione sia quella di far rientrare il piazzale tra le competenze della nuova **Autorità** di **sistema** dello Stretto, dal momento che si tratta di un retroporto statale che potrebbe assolvere funzioni logistiche fondamentali per la nuova Adsp. Proporrò questa ipotesi alle istituzioni competenti».



Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

Villa San Giovanni, Dieni (M5S): "Piazzale Anas rientri nell' Autorità portuale dello Stretto"

«Il piazzale Anas di Villa San Giovanni deve rientrare nelle competenze della nuova **Autorità di sistema portuale** dell' Area dello Stretto». È quanto dichiara la portavoce del Movimento 5 stelle alla Camera Federica Dieni in seguito alle ultime dichiarazioni dell' amministrazione comunale, che ha rinunciato alla concessione del piazzale dopo il passo indietro della Tremestieri srl. «Il Comune - spiega Dieni - ha già comunicato ad Anas di rinunciare alla concessione sia per la mancanza di un sub-concessionario, sia per gli effetti dell' inchiesta giudiziaria Cenide, che ha portato all' arresto dei vertici dell' Ufficio tecnico. L' amministrazione, inoltre, ha chiesto, in subordine, il rinvio della concessione di un anno, un arco di tempo da utilizzare per individuare un nuovo sub-concessionario o per avviare la gestione diretta del piazzale». «Ritengo, tuttavia - aggiunge la deputata 5 stelle -, che la miglior soluzione sia quella di far rientrare il piazzale tra le competenze della nuova **Autorità di sistema** dello Stretto, dal momento che si tratta di un retroporto statale che potrebbe assolvere funzioni logistiche fondamentali per la nuova Adsp. A breve proporrò questa ipotesi alle istituzioni competenti».



Porti: Errigo, subito pulizia e via rifiuti a Catania

(ANSA) - PALERMO, 20 GEN - Il commissario straordinario dell' **autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale, Emilio Errigo, in una nota dice che "preso atto de visu della insostenibile situazione di criticità igienico-sanitaria venutasi a creare all' interno degli spazi portuali e sulle banchine adiacenti le aree normalmente frequentate dai turisti e dai crocieristi in arrivo, partenza e transito nello scalo etneo nonché dai cittadini che frequentano le aree pedonali del Porto di Catania, allo scopo di salvaguardare e tutelare l' igiene e la salute pubblica in Porto, ha emesso un' ordinanza per la rimozione immediata, il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti". L' emergenza ambientale e igienico-sanitaria - continua la nota - si è presentata in seguito alle note problematiche amministrative a cui deve far fronte il comune di Catania, relative alla gara andata deserta per l' affidamento al miglior offerente dei servizi di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti solidi urbani prodotti sul territorio comunale di Catania, nel cui ambito ricade anche il sedime **portuale**. (ANSA).



Ordinanza del commissario straordinario dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale per la rimozione dei rifiuti in porto

(FERPRESS) - Roma, 20 GEN - Il Commissario Straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Prof. Gen. (aus) Emilio Errigo, preso atto dell' insostenibile situazione di criticità igienico-sanitaria venutasi a creare all' interno degli spazi portuali e sulle banchine adiacenti le aree normalmente frequentate dai turisti e dai crocieristi in arrivo, partenza e transito nello scalo etneo nonché dai cittadini che frequentano le aree pedonali del **Porto di Catania**, allo scopo di salvaguardare e tutelare l' igiene e la salute pubblica in **Porto**, ha emesso un' ordinanza per la rimozione immediata, il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti. L' emergenza ambientale e igienico-sanitaria si è presentata in seguito alle note problematiche amministrative a cui deve far fronte il Comune di **Catania**, relative alla gara andata deserta per l' affidamento al miglior offerente dei servizi di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti solidi urbani prodotti sul territorio comunale di **Catania**, nel cui ambito ricade anche il sedime portuale.



Redazione

Catania. Autorità portuale, ordinanza per rimuovere i rifiuti

Il Commissario Straordinario dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Orientale, Prof. Gen. (aus) Emilio Errigo, preso atto de visu della insostenibile situazione di criticità igienico-sanitaria venutasi a creare all' interno degli spazi portuali e sulle banchine adiacenti le aree normalmente frequentate dai turisti e dai crocieristi in arrivo, partenza e transito nello scalo etneo nonché dai cittadini che frequentano le aree pedonali del Porto di Catania, allo scopo di salvaguardare e tutelare l' igiene e la salute pubblica in Porto, ha emesso un' ordinanza per la rimozione immediata, il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti. L' emergenza ambientale e igienico-sanitaria si è presentata in seguito alle note problematiche amministrative a cui deve far fronte il Comune di Catania, relative alla gara andata deserta per l' affidamento al miglior offerente dei servizi di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti solidi urbani prodotti sul territorio comunale di Catania, nel cui ambito ricade anche il sedime **portuale**.



Porto Augusta: posati i primi massi per ripristino stato della diga foranea

(FERPRESS) - Augusta, 20 GEN - Sono iniziati venerdì al Porto di Augusta i lavori per la posa in opera dei massi utilizzati per il rifiorimento ed il ripristino statico della diga foranea, in corrispondenza delle testate e delle zone limitrofe dell' imboccatura centrale. I massi, la cui produzione è iniziata a luglio dello scorso anno - riferisce una nota dell' AdSP - sono stati realizzati e stoccati all' interno di un' area di cantiere dedicata nel Porto commerciale di Augusta. L' intervento in oggetto rientra tra gli investimenti necessari per la messa in sicurezza della rada di Augusta, ed in particolare il primo stralcio in esecuzione riguarda i ricci di testata dell' imboccatura Nord della diga foranea per un investimento di circa 12 milioni di euro. L' intervento è stato progettato a livello esecutivo da tecnici funzionari del Provveditorato Interregionale delle OO.PP. per la Sicilia e Calabria di Palermo, su espressa richiesta avanzata dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. La Direzione lavori è stata affidata ai funzionari del Provveditorato stesso. Tale intervento è finalizzato al ripristino della sagoma originaria dell' opera, riportando così la diga alle preesistenti misure di berma e di scarpate, utilizzando materiale simile per volumetria, massa e composizione. Inoltre, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha già avviato le procedure per la realizzazione del completamento dei restanti tratti della diga foranea per un importo complessivo dell' opera di 55 milioni di euro.



Porto, sciopero di quattro ore e assemblea per il personale

Licenziamento a Fincantieri I lavoratori si fermano

I sindacati: provvedimento sproporzionato

Il licenziamento di un capo centro della Fincantieri rischia di incrinare le relazioni tra l'azienda e una parte del sindacato. Secondo la Uilm provinciale, che segue la vertenza assieme alla Fim Cisl Palermo -Trapani e all' Ugl, il provvedimento a carico del lavoratore sarebbe sproporzionato sottolineando che «non c'è stata nessuna inadempienza contrattuale». Venerdì scorso è stato proclamato uno sciopero di quattro ore, a cui la Fiom Cgil non ha aderito, mentre ieri i lavoratori hanno incrociato le braccia per mezz'ora per lo svolgimento di un'assemblea. «Non capiamo bene qual è la materia del contendere - dice Enzo Comella, segretario cittadino della Uil che si occupa del settore dei metalmeccanici -. Questo dipendente, anche se di primo livello, non è un dirigente per cui non avrebbe mai potuto fare nulla di ciò che accusato in maniera arbitraria, a meno che non gli sia stato chiesto. Di solito al licenziamento si arriva da una sospensione cautelare e non da una normale contestazione, per questo riteniamo la sanzione esagerata. Adesso ci rivolgeremo agli avvocati e al tribunale ma è chiaro che, da oggi, i rapporti con l'azienda potrebbero cambiare perché ci sarebbero stati mille modi per trovare una soluzione ad una questione che è di sistema e non legata a un' inadempienza contrattuale». Lo sciopero di quattro ore di venerdì scorso «è servito per dare un segnale e per offrire il sostegno al lavoratore che ha perso il lavoro. Cercheremo di far cambiare idea a Fincantieri perché il licenziamento, rispetto agli atti contestati che riguardano situazioni interne, ci sembra eccessivo», spiega Antonio Nobile, segretario generale della Fim Cisl. Positivo, invece, il giudizio sulla ristrutturazione del bacino di carenaggio da 150 tonnellate (per una spesa di 24 milioni) che, nel 2023, dovrebbe consentire la costruzione di una nave. «Abbiamo grandi prospettive - continua Nobile - perché potremo incrementare le ore lavorate dalle attuali ottocentomila a un milione e 400mila puntando sulla riorganizzazione, sulla formazione degli operai e sull'innesto di nuove professionalità». Un plauso anche all' **autorità portuale** che «ha sbloccato le opere sul bacino ferme da quasi trent'anni. Un intervento che consentirà di realizzare ai cantieri navali l'arredamento per le navi e la tubistica, oltre alla crescita dell'indotto. Ma pure a Termini Imerese può diventare uno sbocco importante per la logistica potendo disporre anche dell'area industriale», conclude Comella. (*FAG*)



La governance dei porti crocieristici

Thanos Pallis

Negli ultimi vent'anni le strategie dei porti per le navi da crociera sono cambiate sotto molti aspetti. L'ammodernamento delle infrastrutture è stato non di rado accompagnato da un'ondata di riforme che ha interessato prima di tutto i modelli di governance portuali. Anche le pratiche operative hanno subito non poche trasformazioni, dovendosi adeguare alla esponenziale crescita dimensionale delle navi. Soltanto nel Mediterraneo, oltre 70 compagnie sono coinvolte nella gestione di 80 porti dedicati in tutto o in parte alla crocieristica. Global Ports , tanto per citarne una, è quotato presso la Borsa di Londra e opera in sei diversi Paesi dell'area Med, Italia compresa. Nel mondo esistono diversi tipi di porti crocieristici che si differenziano tra di loro in base alla dimensione, alla funzione portuale negli itinerari (home port o porto di transito), alla attrattività delle strutture di accoglienza e al numero di terminal crociere ivi presenti. La natura e il tipo di operatore che gestisce tali porti e il ruolo degli enti pubblici preposti ai compiti di indirizzo e controllo, come le Autorità Portuali non sono variabili indifferenti ai fini della qualificazione del tipo di porto crocieristico. Esiste un primo gruppo di porti (gruppo A) che vede di solito l'Autorità Portuale responsabile per le azioni generali di promozione e marketing. I porti rientranti in questa fattispecie beneficiano di contributi comunitari per sviluppare ulteriormente le loro infrastrutture e tendono a rivolgersi alle compagnie di crociera più che ai porti appartenenti ad altri gruppi, mentre la loro strategia portuale comprende la raccolta di feedback da parte dei passeggeri. I porti del secondo gruppo effettuano investimenti diretti attraverso il gestore del terminal e ricevono feedback dai passeggeri, mentre hanno la tendenza a non stabilire partnership con altri porti crocieristici, terminal o linee di crociera. Nei porti del terzo gruppo l'operatore del terminal è responsabile per le attività di marketing e promozione. Ciò che è interessante notare qui è che, a differenza di quelli del Gruppo 2, gli enti che gestiscono i porti crocieristici non fanno investimenti diretti. Nei porti del Gruppo 4 è l'Autorità Portuale ad assumersi la responsabilità di tutte le attività di marketing. Questi porti tendono a sviluppare partnership strategiche con altri porti, terminal o linee di crociera, non ricevendo feedback dai passeggeri. Anche nel caso in cui gli operatori dei terminal siano coinvolti nella gestione dei porti crocieristici, questi ultimi non possono decidere autonomamente quali investimenti effettuare sui beni in concessione. Il ruolo dell'ente gestore del porto crocieristico cambia quindi notevolmente a seconda del modello di governance in cui si trova ad operare. Nel Gruppo A, l'ente gestore (comunemente un'Autorità Portuale) è un leader attivo su tutti i diversi fronti. Il Gruppo B si riferisce ad un caso caratterizzato dalla presenza di un investitore' attivo nei grandi porti di attracco, comunemente un International Cruise Terminal Operator (ICTO) , con il ruolo dell'AP più vicino a quello di facilitatore' delle azioni strategiche dell'ICTO. L'AP ha un ruolo di facilitatore' anche nel caso del Gruppo C, lasciando che sia l'ente gestore a svolgere le funzioni proprie del marketer . Il quarto gruppo si osserva soprattutto nei porti da crociera più piccoli: l'AP è l'ente gestore che mantiene un ruolo di gestione passiva, di conservatore del porto. Per quanto riguarda la dimensione geografica, i porti italiani, turchi e tunisini sono fortemente legati al gruppo B, mentre i porti del Mar Nero, bulgari, maltesi, russi e sloveni sono legati al gruppo C e i porti greci al gruppo D. Sviluppare le attività crocieristiche è oggi una priorità per molte, se non tutte le Autorità Portuali o di qualsiasi altro ente responsabile della gestione dei

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo



porti, anche perché competere per attirare un maggior numero di navi da crociera, rappresenta un mezzo per creare valore e inclusione sociale sia per le città portuali ospitanti che per le destinazioni turistiche vicine. I diversi modelli



Portnews

Focus

individuati facilitano la realizzazione di quali potrebbero essere le configurazioni adeguate delle strutture e delle strategie portuali per ottenere una crescita sostenibile delle attività crocieristiche. Grazie alla identificazione dei vari modelli di governance, le autorità portuali e gli stakeholder a diverso titolo interessati al crocierismo possono ora misurare le prestazioni dei loro porti di riferimento, confrontarsi con gli scali portuali competitor che rientrano in altri tipi di modello e adattando le loro strategie ai nuovi obiettivi prestazionali predefiniti.

Authority senza partita Iva, i sindacati: Ue innesca meccanismo deleterio

La Triplice allarmata dalla manovra dell' Unione europea sulla abolizione dell' esenzione dell' imposta sul reddito, delle società che operano nei porti italiani

Il pericolo c' è e fa scrivere ai sindacati della Triplice: «Si rischia di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale». Ad affermarlo unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti sul procedimento, che profila una violazione del diritto comunitario per aiuti di Stato, promosso dalla Commissione europea sulla abolizione dell' esenzione dell' imposta sul reddito delle società che operano nei porti italiani. «Rispetto alla decisione adottata dalla Commissione l' 8 gennaio 2019, che l' Italia non ha accettato respingendo gli addebiti nel marzo successivo, occorre - spiegano le tre organizzazioni sindacali - rendere consapevole la Commissione che l' esenzione dell' imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna, comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese». Le **Adsp**, continuano i sindacati, non hanno partita Iva e sono enti terzi rispetto alle attività che agiscono al porto.



Procedimento Ue su tasse rischia di compromettere sistema

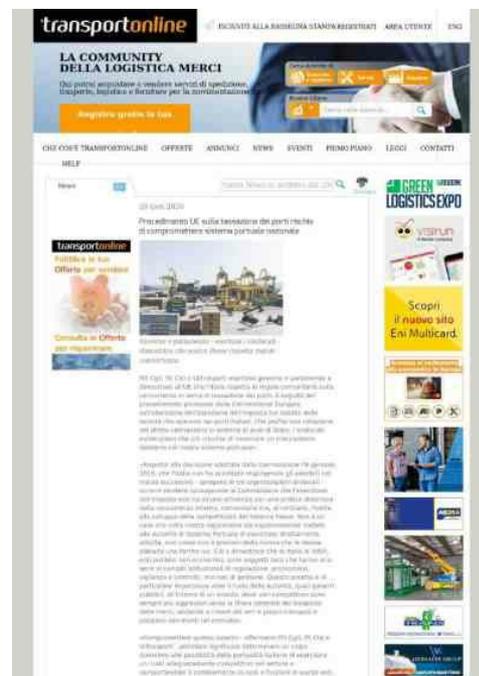
Giulia Sarti

ROMA Sul procedimento, che profila una violazione del diritto comunitario per aiuti di stato, promosso dalla Commissione europea sulla abolizione dell'esenzione dell'imposta sul reddito delle società che operano nei porti italiani, intervengono le sigle sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Si rischia -dichiarano insieme in una nota- di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale. Rispetto alla decisione adottata dalla Commissione l'8 Gennaio 2019, e il procedimento relativo che l'Italia non ha accettato respingendo gli addebiti nel Marzo successivo -continuano le organizzazioni- occorre rendere consapevole la Commissione che l'esenzione dell'imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna, comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese. Non è un caso che nella nostra legislazione sia espressamente vietato alle Autorità di Sistema portuale di esercitare direttamente attività, così come non è previsto dalla norma che le stesse abbiano una partita Iva. Ciò a dimostrare che in Italia le **AdSp**, enti pubblici non economici, sono soggetti terzi che hanno una serie di compiti istituzionali di regolazione, promozione, vigilanza e controllo, ma non di gestione. Per Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti questo assetto è di particolare importanza visto il ruolo delle Autorità, quali garanti pubblici, all'interno di un mondo, dove vari competitors sono sempre più aggressivi verso la filiera terrestre del trasporto delle merci, andando a creare dei veri e propri monopoli e posizioni dominanti nel mercato. Compromettere questo assetto -affermano- potrebbe significare determinare un colpo durissimo alle possibilità della portualità italiana di esercitare un ruolo adeguatamente competitivo nel settore e comporterebbe il cambiamento di ruoli e funzioni di questi enti, anche a scapito della sicurezza e della regolamentazione di settore. Sarebbe, in parole povere, chiedere all'arbitro di indossare la maglietta e di giocare la partita. Governo e Parlamento -chiedono congiuntamente le tre organizzazioni sindacali- riflettano attentamente sugli sviluppi del procedimento, per la quale è stato dato un mese di tempo a partire dal 10 Gennaio, per presentare le opportune osservazioni, perché le responsabilità di un disastro, che potrebbe essere annunciato, non potranno che ricadere sulla inefficienza di gestione politica di una vicenda che ha mosso il primo passo un anno fa con risultati, sembra evidente, piuttosto scarsi. Dimostrare che il modello portuale italiano è efficiente e che rispetta le regole della concorrenza in un mercato regolamentato deve essere un preciso impegno, a partire dalle organizzazioni sindacali, con tutti gli strumenti a disposizione, di tutto il cosiddetto cluster, anche se la difesa delle prerogative nazionali dovesse chiedere di ricorrere alla Corte Giustizia Ue.



Procedimento UE sulla tassazione dei porti rischia di compromettere sistema portuale nazionale

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti esortano governo e parlamento a dimostrare all'UE che l'Italia rispetta le regole comunitarie sulla concorrenza in tema di tassazione dei porti. A seguito del procedimento promosso dalla Commissione Europea sull'abolizione dell'esenzione dell'imposta sul reddito delle società che operano nei porti italiani, che profila una violazione del diritto comunitario in materia di aiuti di Stato, i sindacati evidenziano che ciò «rischia di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale». «Rispetto alla decisione adottata dalla Commissione l'8 gennaio 2019, che l'Italia non ha accettato respingendo gli addebiti nel marzo successivo - spiegano le tre organizzazioni sindacali - occorre rendere consapevole la Commissione che l'esenzione dell'imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distortiva della concorrenza interna, comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese. Non è un caso che nella nostra legislazione sia espressamente vietato alle Autorità di Sistema Portuale di esercitare direttamente attività, così come non è previsto dalla norma che le stesse abbiano una Partita Iva. Ciò a dimostrare che in Italia le **AdSP**, enti pubblici non economici, sono soggetti terzi che hanno una serie di compiti istituzionali di regolazione, promozione, vigilanza e controllo, ma non di gestione. Questo assetto è di particolare importanza visto il ruolo delle Autorità, quali garanti pubblici, all'interno di un mondo, dove vari competitors sono sempre più aggressivi verso la filiera terrestre del trasporto delle merci, andando a creare dei veri e propri monopoli e posizioni dominanti nel mercato». «Compromettere questo assetto - affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - potrebbe significare determinare un colpo durissimo alle possibilità della portualità italiana di esercitare un ruolo adeguatamente competitivo nel settore e comporterebbe il cambiamento di ruoli e funzioni di questi enti, anche a scapito della sicurezza e della regolamentazione di settore. Sarebbe, in parole povere, chiedere all'arbitro di indossare la maglietta e di giocare la partita». «Governo e parlamento - sollecitano le tre organizzazioni sindacali - riflettano attentamente sugli sviluppi della vicenda, per la quale è stato dato un mese di tempo a partire dal 10 gennaio, per presentare le opportune osservazioni, perché le responsabilità di un disastro, che potrebbe essere annunciato, non potranno che ricadere sulla inefficienza di gestione politica di una vicenda che ha mosso il primo passo un anno fa con risultati, sembra evidente, piuttosto scarsi». «Dimostrare che il modello portuale italiano è efficiente e che rispetta le regole della concorrenza in un mercato regolamentato - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - deve essere un preciso impegno, a partire dalle organizzazioni sindacali, con tutti gli strumenti a disposizione, di tutto il cosiddetto cluster, anche se la difesa delle prerogative nazionali dovesse chiedere di ricorrere alla Corte Giustizia UE».



Constitución del Propeller Club de Roma

Recientemente ha sido constituido el Propeller Club de Roma , presidido por Donato Caiulo. De esta forma, Italia cuenta con un total de 25 Propeller Club, distribuidos por toda la geografía. El Consejo Directivo del Propeller Club Port of Roma esta conformado por el citado Donato Caiulo como presidente; Elda Turco Bulgherini y Giovanni Antonio Grimaldi, vicepresidentes; Rosaria La Grotta, tesorera; Giuseppe Muricchio, secretario; ; y Michelangelo Chinni, Biancaneve Codacci Pisanelli, Graziano Bonardelli, Annalisa Laurenti y Giorgio Sotira. Como primeras actividades, el Propeller Club de Roma tiene previsto organizar en febrero un encuentro en Roma de todos los Propeller italianos con el Ministerio de Medio Ambiente y con **Assoporti** ; en marzo una conferencia sobre la reforma portuaria con el Consejo Superior de Obras Públicas y el Ministerio de Infraestructuras y de Transportes; en abril una conferencia sobre el procedimiento integrado VIA/VAS en la planificación portuaria; y en mayo un encuentro sobre navegación de recreo y desarrollo sostenible del territorio.

El Canal de los Transportes | El Canal del Canal | Menú principal | Sobre el Canal | Contacto

el canal
MARITIMO Y LOGISTICO

MARITIMO TERRESTRE AEREO FERROVIARIO LOGISTICA PUERTOS EMPRESA INTERNACIONAL

EVENTOS

El Canal de los Transportes | El Canal del Canal | Menú principal | Sobre el Canal | Contacto

Ministerio del Consejo Directivo del Propeller Club Port of Roma

Constitución del Propeller Club de Roma

20 enero 2020

Recientemente ha sido constituido el Propeller Club de Roma, presidido por Donato Caiulo. De esta forma, Italia cuenta con un total de 25 Propeller Club, distribuidos por toda la geografía.

El Consejo Directivo del Propeller Club Port of Roma está conformado por el citado Donato Caiulo como presidente; Elda Turco Bulgherini y Giovanni Antonio Grimaldi, vicepresidentes; Rosaria La Grotta, tesorera; Giuseppe Muricchio, secretario; ; y Michelangelo Chinni, Biancaneve Codacci Pisanelli, Graziano Bonardelli, Annalisa Laurenti y Giorgio Sotira.

Como primeras actividades, el Propeller Club de Roma tiene previsto organizar en febrero un encuentro en Roma de todos los Propeller italianos con el Ministerio de Medio Ambiente y con **Assoporti**, en marzo una conferencia sobre la reforma portuaria con el Consejo Superior de Obras Públicas y el Ministerio de Infraestructuras y de Transportes, en abril una conferencia sobre el procedimiento integrado VIA/VAS en la planificación portuaria, y en mayo un encuentro sobre navegación de recreo y desarrollo sostenible del territorio.

Asociación Propeller Club

un boomerang per il generale

Blocco dei porti, azzardo di Haftar

Entrambi i governi rivali dipendono dal greggio, il Paese rischia di sfasciarsi

R.Bon.

Il petrolio è per la Libia come il sangue per il corpo umano. La mantiene in vita. Ne irrorata tutte le parti. Ossigena gli organi vitali. D'altronde il quarto Paese dell'Africa per estensione nasconde nel proprio ventre le prime riserve di greggio del Continente. Non solo. Anni di sanzioni e di instabilità hanno impedito alle major straniere di procedere a nuove esplorazioni. Ma è opinione comune che vi siano ancora altre riserve. Come molti altri Paesi esportatori di idrocarburi di Africa e Medio Oriente, anche la Libia ha sviluppato una pericolosa malattia: la petro-dipendenza. Con un risultato sotto gli occhi di tutti: il 95% dell'export in valore e oltre il 90% delle entrate governative arriva dal greggio. Il petrolio è dunque indispensabile. Per entrambi i governi della Libia. Quello della Cirenaica, il regno del generale Haftar. E quello di Accordo nazionale di Tripoli, il solo riconosciuto dall'Onu, guidato dal premier Fayed Serraj. L'attuale perdita per il blocco dei terminali petroliferi deciso sabato scorso da Haftar provocherebbe l'arresto di 800mila barili al giorno, oltre il 70% dell'attuale produzione nazionale. La chiusura di altri due oleodotti rischia di gettare tutta la Libia in ginocchio. In

pochi giorni, ha fatto sapere la compagnia petrolifera di Stato (Noc), la produzione precipiterebbe da 1,2 milioni di barili al giorno di fine anno a 70mila barili. Se i Paesi stranieri non convinceranno Haftar a riaprire i porti, la Libia affronterà una «situazione catastrofica», ha avvertito Serraj. Il premier libico non esagera. Se il blocco dovesse prolungarsi, il pericolo è che l'ex regno di Gheddafi vada in pezzi, con conseguenze drammatiche. Il greggio regge tutti gli equilibri, finanzia i meccanismi. Con i petro-dollari (ma anche i "gas dollari") si pagano i miliziani. Si pagano i salari di un esercito di funzionari pubblici. Si forgiavano le alleanze. Si illuminano le città (con il gas). Certo, quella di Haftar è una decisione che rischia di ritorcersi contro di lui. Perché può controllare anche tutti i giacimenti e quasi tutti i porti del Paese. Ma non può vendere il greggio di propria iniziativa. In base alla Risoluzione 2362 del Consiglio di Sicurezza dell'Onu solo la Noc di Tripoli ha il potere di gestire le esportazioni di petrolio. Trasferendo poi le rendite alla Banca centrale, che a sua volta le distribuisce ai due Governi rivali. L'embargo navale sembra aver funzionato bene, finora. Irritato, il Governo della Cirenaica sostiene che la distribuzione da parte della Banca centrale è tutt'altro che equa. E forse non ha nemmeno tutti i torti. Ma lasciare la Libia senza greggio è un grande rischio. Non c'è niente di peggio di sottrarre l'unica fonte di entrate in un Paese sommerso dalle armi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

