



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 24 gennaio 2020**



Prime Pagine

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

Trieste

24/01/2020	Il Piccolo Pagina 24 Magazzini senza industrie L'inerzia di Roma stoppa il Punto franco di Bagnoli	25
24/01/2020	Il Piccolo Pagina 24 Terminalisti e istituzioni a confronto sulla crescita	27
24/01/2020	Il Piccolo Pagina 25 Esenzioni fiscali, sconti Imu e detassazioni degli stipendi per rilanciare la specialità	28

24/01/2020	Il Piccolo Pagina 25		30
«Sommariva alla conferenza Pd, atto inopportuno»			
23/01/2020	FerPress		31
Porti: Serracchiani, pdl taglia tasse a scalo Trieste			
23/01/2020	Il Nautilus		32
Porti: Serracchiani, pdl taglia tasse a scalo Trieste			
23/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	33
Serracchiani: meno tasse in porto Trieste			
23/01/2020	Sea Reporter		34
La deputata Debora Serracchiani annuncia una proposta di legge per pagare meno tasse nella portualità italiana			
23/01/2020	Trieste Prima	<i>STEFANO MATTIA PRIBETTI</i>	35
Serracchiani: "Meno tasse per il porto e suoi lavoratori, presentata proposta di legge"			
24/01/2020	Il Piccolo Pagina 26		36
Ferreira, sottoscritto l' accordo E alla fine lo firma pure la Fiom			
24/01/2020	Il Piccolo Pagina 34		38
L' ex ministro Hofer in visita a Trieste			
24/01/2020	Il Piccolo Pagina 35		39
«Il Centro congressi in Porto vecchio nasce fuorilegge»			
23/01/2020	Informare		40
Incontro del Propeller Club di Trieste sulle prospettive dello scalo portuale giuliano			

Venezia

24/01/2020	Corriere del Veneto Pagina 10	<i>Giacomo Costa</i>	41
Porto, pressing sul governo Promessi scavi e Comitatore			
24/01/2020	Il Gazzettino Pagina 29		43
Porto, atto d' accusa al Governo			
24/01/2020	Il Gazzettino Pagina 33	<i>ELISIO TREVISAN</i>	44
Governo sotto attacco sul Porto			
24/01/2020	Il Gazzettino Pagina 33		46
I dipendenti sono 21mila, l' indotto 5 volte tanto			
24/01/2020	Il Gazzettino Pagina 33		47
L' orgoglio di essere un grande terminal «Primi per le crociere, settimi nel settore»			
24/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24		48
Marghera, il progetto per il deposito di gas al voto in commissione di Salvaguardia			
24/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24		49
«Non accettiamo piani B difendere i posti di lavoro»			
24/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25		50
Porto, realtà polifunzionale Musolino "chiama" Ravenna			
24/01/2020	Il Giornale Di Vicenza Pagina 8	<i>ALBERTO MINAZZI</i>	51
Venezia, il porto dà sviluppo a tutto il Veneto			
24/01/2020	Il Mattino di Padova Pagina 19		52
Porto, realtà multifunzionale Musolino "chiama" Ravenna			
24/01/2020	L'Arena Pagina 9		53
I porti del Veneto volano economico di tutto il Nordest			
23/01/2020	(Sito) Adnkronos		54
Sistema portuale veneto pesa per 21 mld			
23/01/2020	Affari Italiani		56
Sistema portuale veneto pesa per 21 mld			
23/01/2020	Ansa		58
Porti: sistema Veneto 'pesa' per 21 mld, 92.000 occupati			

23/01/2020	FerPress		59
AdSP Adriatico settentrionale: 22 mld e 92mila occupati l' impatto del sistema portuale veneto nel Nord-Est			
23/01/2020	FerPress		61
Venezia: Venturini al convegno AdSP, porto è motore economico. E' ora che Governo si prenda le sue responsabilità			
23/01/2020	Informare		62
Uno studio evidenzia l' importanza dei porti veneti nel sistema economico regionale e italiano			
23/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	64
L'impatto del sistema portuale veneto nel nordest e in Italia			
23/01/2020	Sea Reporter		66
L' impatto del sistema portuale veneto nel nordest e in Italia:21 miliardi e oltre 92 mila occupati			
23/01/2020	shippingitaly.it		67
Musolino: ecco lo studio per far capire a Roma in quali porti investire			
23/01/2020	Veneto News		69
L' assessore Venturini al convegno "L' impatto economico e sociale dei sistema portuale veneto"			
23/01/2020	Venezia Today		70
Un metodo per misurare l' impatto del Porto. Una mobilitazione per proteggerlo			
24/01/2020	Corriere del Veneto	Pagina 10	A. Zo. 72
Mose, guerra sui soldi «persi» 138 milioni «E' tutto fermo» A rischio gli stipendi			
24/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18	73
Canale dei Petroli e scavi del Mose cause dell' aumento delle acque alte			
24/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 25	75
«La free zone modello vincente ma bisogna farla funzionare»			

Savona, Vado

24/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 21	76
Crociere e gas liquido, «È tutto sotto controllo»			
24/01/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 39	77
Caso autoproduzione, le navi bypassano i camalli della Culp			
24/01/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 41	MASSIMO PICONE 78
Porto, gli equipaggi utilizzati al posto dei "camalli" della Culp			
24/01/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 41	79
Costa promuove le nuove navi alimentate con il gas liquefatto			
24/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 22	80
Funivie, il 4 febbraio sindacati in Regione: sul tavolo il caso salari			
24/01/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 45	81
Sindacati delle Funivie in pressing con la Regione			

Genova, Voltri

24/01/2020	Il Secolo XIX	Pagina 14	82
Confagricoltura, è allarme sulle infrastrutture liguri: «Per noi sono un danno»			
23/01/2020	Genova24		83
Emergenza infrastrutture, dal porto di Genova transita l' 80% dell' export agroalimentare			
23/01/2020	PrimoCanale.it		84
Ambiente, Costa Crociere presenta il gas naturale liquefatto ai cittadini			
24/01/2020	Il Secolo XIX	Pagina 15	85
«Porti e hi tech trainano la Liguria lit e Università le carte da giocare»			
24/01/2020	Il Secolo XIX	Pagina 22	87
Tirrenia e Moby, allarme tagli Cisl: «A rischio lavoro e linee»			

24/01/2020	Il Secolo XIX Pagina 22	88
<hr/>		
23/01/2020	BizJournal Liguria Genova: oggi assemblee negli uffici delle Dogane e delle Entrate	89
<hr/>		
23/01/2020	Genova24 <i>GIULIA MIETTA</i>	90
<hr/>		
23/01/2020	Genova24 Zona logistica semplificata, Spediporto: "Genova deve essere città del futuro"	92
<hr/>		

La Spezia

24/01/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	93
<hr/>		
24/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36	94
<hr/>		
24/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36	96
<hr/>		
24/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 37	97
<hr/>		
23/01/2020	shippingitaly.it	98
<hr/>		
23/01/2020	Portnews <i>di Redazione Port News</i>	99
<hr/>		
23/01/2020	Citta della Spezia	100
<hr/>		
23/01/2020	Citta della Spezia	101
<hr/>		

Ravenna

24/01/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 13 <i>FEDERICO SPADONI</i>	102
<hr/>		
24/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 37	104
<hr/>		
24/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41	105
<hr/>		
23/01/2020	Messaggero Marittimo <i>Massimo Belli</i>	106
<hr/>		

Marina di Carrara

24/01/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 20	107
<hr/>		
Il gioiello di Tronchetti Provera: uno yacht di 44 metri per festeggiare i suoi 72 anni		
<hr/>		

Livorno

24/01/2020	Il Tirreno Pagina 20	108
<hr/>		
Futuro della Fortezza Vecchia si apre la partita con la Regione		
<hr/>		

23/01/2020	(Sito) Adnkronos		110
Moby e Tirrenia protagoniste de "L' Italia delle navi"			
23/01/2020	Affari Italiani	<i>BARBARA GAZZALE</i>	112
Moby e Tirrenia protagoniste de "L' Italia delle navi"			
23/01/2020	Il Nautilus		114
"The Livorno Cold Chain" - Berlino, 6 febbraio 2020			
23/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	115
Uniport Livorno: una realtà di lunga tradizione			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/01/2020	MF Pagina 26		116
DA BPER BANCA 65 MLN ALLO SHIPPING ITALIANO			
23/01/2020	La Provincia di Civitavecchia		117
Ortofrutta, Tidei (IV): "Bene la sentenza del Tar"			
23/01/2020	shippingitaly.it		118
Gli effetti (potenzialmente dirompenti) della sentenza di Civitavecchia sugli altri porti italiani			

Napoli

23/01/2020	Cronache Della Campania		120
Codice rosso per smog in Campania. Borrelli: 'L' emergenza smog è cronica. Occorrono soluzioni efficaci e non palliativi'			
24/01/2020	Otto Pagine		121
Codice rosso per smog in Campania			

Taranto

24/01/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 5	<i>Cesare Bechis</i>	122
Sul Cantiere Taranto il governo ora accelera			
24/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 7		123
Cantiere Taranto, si accelera «Tempi brevi per il decreto»			
24/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	<i>PAOLA CASELLA</i>	124
Sostenibilità ambientale, l' obiettivo di Taranto è anche quello europeo			
24/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 34		125
Strategia di sviluppo convegno Uil			
23/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	126
Al Taranto Container Terminal 1,5 mln di teu			
23/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	127
Stagione crocieristica 2020 nel porto di Taranto			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

24/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 30		128
In campo il gotha della portualità Il ministro sceglierà a febbraio			
24/01/2020	Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza) Pagina 17		129
Le priorità del sindaco			
24/01/2020	Affari Italiani		131
Milleproroghe: Lega, 'emendamento per potenziare porto Gioia Tauro'			

Olbia Golfo Aranci

24/01/2020	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 18	132
<hr/> Scontro fra navi in porto: è una simulazione		
24/01/2020	L'Unione Sarda Pagina 49	133
<hr/> New Zeland si prepara		

Messina, Milazzo, Tremestieri

24/01/2020	Gazzetta del Sud Pagina 30	134
<hr/> L' ecoporto galleggiante resta un sogno nel cassetto		

Catania

23/01/2020	Blog Sicilia	135
<hr/> Nuovo carico di grano canadese in arrivo al Porto di Catania, in programma presidio protesta		

Palermo, Termini Imerese

23/01/2020	Blog Sicilia	136
<hr/> Carico di melograno sequestrato al porto di Palermo proveniente dalla Tunisia		
23/01/2020	New Sicilia	137
<hr/> Circa 25mila chili di melograni respinti al porto: "Evidenti contaminazioni da parassiti"		
23/01/2020	Sicilia 20 News	138
<hr/> Respinto un carico di melograno al porto di Palermo proveniente dalla Tunisia		

Focus

24/01/2020	MF Pagina 26	<i>NICOLA CAPUZZO</i> 139
<hr/> Nei porti regole da rifare		
23/01/2020	shippingitaly.it	141
<hr/> Russo (Confetra): Spostare l'articolo 18 comma 7 dal contesto locale al nazionale		
23/01/2020	Portnews	<i>di Marco Casale</i> 143
<hr/> Amburgo, banchine ad alto QI artificiale		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it



Il Festival
Da Benigni a Georgina:
caso compensi a Sanremo
di **Renato Franco**
a pagina 34



Domani su iO Donna
L'attrice Kristen Stewart:
l'argomento più interessante?
La rivoluzione sessuale
di **Paola Piacenza**
nel settimanale in edicola



Consensi e società

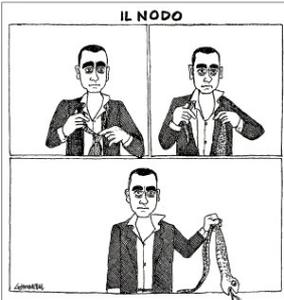
LE ALTRE FACCE DELL'EMILIA

di **Dario Di Vico**

Raccontano che il termine penultimi, che oggi siamo soliti usare per indicare gli strati sociali colpiti dalla Grande Crisi e retrocessi nella scala sociale, sia stato coniato dal modenese Ermanno Gorrieri, partigiano, sociologo e icona della lotta alle disuguaglianze. Marine Le Pen di recente ha rielaborato quest'espressione parlando di «popolo centrale», coloro che non sono ricchi ma non possono considerarsi poveri e che rappresentano il target principale dell'offerta politica del Front National. Ecco sono i penultimi o il popolo centrale la chiave dell'avanzata di Matteo Salvini in Emilia-Romagna, l'esercito che lo supporta nella prova di domenica. E sì, perché il quesito che oggi bisogna porsi è proprio questo: ma come è possibile che una Regione che ha un tasso di disoccupazione basso — diremmo americano — che presenta piccole imprese con altissimo fbitda, che a livello sistemico si sta lasciando alle spalle il Nordest e insidia il primato della Lombardia sia a rischio ribaltone? La risposta rimanda a una considerazione di fondo: si vota ancora con il portafoglio oppure no. Ovvero le condizioni economiche determinano l'orientamento elettorale oppure prevalgono messaggi politico-identitari che si nutrono poco di questione reddituali e invece fanno largo riferimento alle Paure, al Disagio, tutti rigorosamente con la maiuscola e saldamente insediati in una zona di confine tra realtà e percezione.

continua a pagina 24

GIANNELLI



M5S, Crimi non si sente un traghettatore «Ho tutti i poteri del capo politico»

LA STRATEGIA DI ZINGARETTI
Piano per il nuovo centrosinistra

di **Maria Teresa Meli**

La linea del segretario del Pd Nicola Zingaretti ora è quella di portare i grillini nell'orbita di un «nuovo centrosinistra» ma senza forzare toni e tempi.

a pagina 11

A BIBBIANO
Salvini, il comizio con le mamme

di **Marco Cremonesi**

«**N**on siamo qui ad accusare ma a chiedere giustizia in nome dei bambini e delle loro mamme e papà». Lo show di Salvini in piazza a Bibbiano.

a pagina 9

di **Monica Guerzoni**

«**M**i dicono che sono la persona giusta per condurre il Movimento in questo momento di crescita. Ma non farò nessuno strappo, lavorerò in continuità con il percorso che Luigi ha avviato e che io devo portare avanti alla luce delle criticità rilevate» dice al *Corriere* Vito Crimi, 47 anni, nuova guida del Movimento Cinque Stelle dopo le dimissioni di Di Maio. «Ho tutti i poteri del capo politico» aggiunge. «Con il governo abbiamo obiettivi molto ambiziosi, su quelli vogliamo essere giudicati al termine del mandato».

a pagina 6

L'emergenza Venti milioni di persone in quarantena. A Fiumicino l'ultimo volo a rischio

Virus, la Cina isola 4 città

Chiuso il palazzo degli imperatori. Donna ricoverata a Bari, «falso allarme»

Il reportage dalla Libia Pronti ad attaccare le milizie di Haftar



Tripoli, le case bombardate da un attacco aereo nell'area dell'aeroporto di Mitiga, dove una donna è rimasta uccisa

I mercenari di Erdogan pagati con il passaporto

di **Francesco Battistini**

Tra i paramilitari di Erdogan, sul fronte libico. Combattenti reduci dalla Siria, pronti ad attaccare le milizie di Haftar e gli alleati russi. Le accuse dei tripolini: «Voi italiani ci avete abbandonato».

a pagina 15

di **Guido Santevecchi**

Venti milioni di persone chiuse nelle loro città. «Sembra la fine del mondo» si legge sui social cinesi. Per fermare il virus, Pechino ha disposto una quarantena di proporzioni storiche. Annullato il Capodanno. Casi sospetti anche in Europa. Una donna ricoverata a Bari, ma gli esami hanno escluso il coronavirus.

alle pagine 2 e 3

COME DIFENDERSI Non c'è vaccino «Lavate le mani»

di **Margherita De Bac**

Febbre, tosse, difficoltà respiratorie. Nei casi gravi polmonite e bronchite. Questi i sintomi del virus cinese. Come difendersi? La malattia viene trattata come un'influenza, non ci sono antivirali specifici o vaccini. Il rimedio più efficace? Lavarsi le mani per venti secondi con l'uso del normale sapone.

alle pagine 2 e 3

PROVE DI DISGELO A DAVOS

La pragmatica von der Leyen incassa la tregua sui dazi Usa

di **Federico Fubini**



Ursula von der Leyen, 61 anni

Prove di disgelo sui dazi a Davos, dove è in corso il World Economic Forum. Trump e l'Europa ora dialogano. Il commissario dell'Unione Europea al commercio Phil Hogan: «A febbraio speriamo in una tregua, anche se i tempi per un accordo sono stretti».

a pagina 27

DECRETO SUL CUNEO FISCALE

Meno tasse in busta paga

di **Mario Sensi**

a pagina 29

Corriere della Sera presenta
OSHO
Il primo volume dal 18 gennaio in edicola*

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Gli ultimi fuochi della campagna elettorale emiliana non divampano intorno ai temi di economia e lambiscono solo in modo laterale l'infinito dibattito sui migranti. Ieri Salvini non ha portato in piazza un commesso licenziato dalle cooperative rosse o una ragazza madre sfruttata da qualche rom, ma i familiari dei bambini di Bibbiano e la madre di Tommy, il piccolo della provincia di Parma rapito e ucciso nel 2006, la cui carceriera ha appena ottenuto un permesso-premio. È la prima volta che la politica si intesta una delle pulsioni basiliche (e private) dell'animo umano: «Giù le mani dai bambini!», come recitava lo slogan del comizio.

Se le dittature del Novecento proibivano la cronaca nera, le democrazie populi-

La politica del dolore

ste sembrano averla riscoperta come sorgente di voti. Dopo la ferrea dieta imposta dal fascismo, nell'Italia democristiana i delitti inondavano le pagine dei giornali, ma lì si fermavano. Vi immaginate Andreotti o Berlinguer che arringano le folle tenendo sottobraccio la madre di un bambino rapito dall'Anonima Sequestri? È stata la televisione degli ultimi decenni, da Vermicino in avanti, a sondare le potenzialità redditizie del dolore. Il dolore crea interesse. L'interesse produce paura e la paura moltiplica i consensi. La politica rimane muta davanti alle vere questioni epocali, ormai delegate all'alta finanza. E si riduce a promettere un po' di protezione e di ordine alle stesse persone che ha contribuito a spaventare con i suoi proclami.

La nave di Tesco
Jessie Burton
La confessione
"Senza dubbio uno dei migliori romanzi di questi anni."
Elizabeth Day autrice di *The Party*
IL NUOVO ROMANZO dell'autrice di *Il miniaturista*

00124
9 771120 498008





"Una via di Milano per Borrelli": la nostra petizione su Change.org (oltre 20 mila firme in 24 ore) raccolta da una mozione 5Stelle in Comune: Sala dovrà schierarsi



Venerdì 24 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 23
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Piazza Fontana i cospiratori"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PIANI SEGRETI L'ex capo prepara il congresso M5S, Di Maio rivuole Dibba con Appendino



RENZI E CALENDÀ, I RIC E GIAN DELLA POLITICA

DE CAROLIS A PAG. 5

DANIELA RANIERI A PAG. 13

Mannelli



IL BOSS Parla di "imprenditori milanesi" e altro Stragi, Graviano lancia segnali a B. e Dell'Utri



ORA L'ANTIMAFIA DEVE INDAGARE SU QUEI MESSAGGI

MUSOLINO E PIPITONE A PAG. 10

MARCO LILLO A PAG. 13

Le idi Di Maio

di MARCO TRAVAGLIO

Nel più bel discorso della sua carriera politica, quello dell'addio, Di Maio non ha fatto l'autocritica che l'avrebbe reso perfetto. Ma ha detto cose condivisibili. Soprattutto una: i partiti muoiono sempre per cause interne, mai per quelle esterne. I nemici esterni spesso le rafforzano, attaccandole e compattandole. Ma contro quelli interni non c'è rimedio. I 5Stelle, quanto a nemici, non si son fatti mancare nulla: sempre avuto tutti contro. Ed è stata la loro fortuna nel terremotare la Seconda Repubblica, come l'altro movimento antisistema, la Lega, nello scardinare la Prima. Ma la Lega è sempre stata monolitica, leninista, fideisticamente raccolta attorno a un capo: prima Bossi, poi Salvini. Ha subito scandali giudiziari, scissioni politiche e disfatte elettorali, ha cambiato linea e alleati ogni due per tre, è stata data cento volte per morta, ma è sempre rinata dalle sue ceneri grazie a un boss carismatico che condannava all'irrelevanza chi ne usciva, anche se al governo non combinava mai nulla. Secessione, devolution, uscita dall'euro, sovranismo: zero risultati. Il M5S, pur molto simile nelle origini, è l'opposto: un movimento orizzontale e anarchico, con due fondatori carismatici - Grillo e Casaleggio sr. - ma nessun capo riconosciuto. Anche quando, per legge, se lo sono dovuto dare, nessuno l'ha mai trattato come tale (salvo quando vinceva).

Risultato: un ronzio di fondo cacofonico che sovrastava e oscurava non solo la parola del leader, ma anche le promesse mantenute. E questo un po' per peculiarità strutturali: il continuo *turn over* per il limite dei due mandati e la selezione a caso dei candidati, raschiando il fondo del barile dei *meetup* ormai spompanti, o attingendo dalla "società civile" (che può riservare felici sorprese, come Conte, o furbastrini della poltrona, del soldo e della vetrina come tanti fuggiaschi in Parlamento e sabotatori nei consigli comunali). Un po' per i vizi di molti italiani che si affacciano alla politica: individualismo, litigiosità, opportunismo, immaturità, velleitarismo, smania di protagonismo. Questo è il vero bivio dei 5 Stelle. Non piazzare Patuanelli o Taverna o Appendino o Dibba al posto di Di Maio per massacrare anche loro. Né decidere se farsi anettere dal Pd o dalla Lega, stabilendo una volta per tutte da che parte stare: la loro forza è restare "né di destra né di sinistra", non per tornare a strillare dall'opposizione, ma per mantenere i propri punti cardinali, darsene di nuovi e valutare a ogni elezione chi sia il partner migliore per realizzarli (ora il centrosinistra, domani chissà). Cioè creare una comunità e formare una classe dirigente compatta che non si sfasci contro il primo scoglio.

SALVINI SENZA SCRUPOLI: USA LE TRAGEDIE FAMILIARI MAMME E BAMBINI PER UN PUGNO DI VOTI

L'EX MINISTRO SFRUTTA FATTACCI DI CRONACA ESTRANEI ALLA CAMPAGNA ELETTORALE: DAI BIMBI DI BIBBIANO ALL'OMICIDIO DI TOMMY. E POI VA IN DISCO

BUONO A PAG. 3

CONFRONTO DI PIAZZE A DISTANZA Ma le Sardine vincono ancora: sono 5mila contro mille leghisti

PASCIUTI A PAG. 2

TELE-MATTEO E LA "RIPARAZIONE" PRO PD Dal citofono a "Porta a Porta": Vespa, toppa peggio del buco

TECCE A PAG. 4



I SEGRETI DEI POTERI



Parla Greenwald: "Bolsonaro vuole far fuori i cronisti"

MAGNAUDEIX A PAG. 17

PAURA CONTAGIO



Sos Coronavirus: ecco Wuhan, la "città proibita"

GROSSI A PAG. 16

MEMORIA OPACA Il dibattito: esule o latitante?

Su Craxi è la morte dei fatti: stimarlo non è obbligatorio

di BARBARA SPINELLI

Non è del tutto chiaro quale sia il gesto che la figlia di Craxi si aspetta dal presidente Mattarella. Se una cerimonia pubblica che nobiliti un politico condannato fra il '96 e il '99 per corruzione e finanziamento illecito, e fug-

gito nel '94 a Hammamet per sottrarsi alle imminenti sentenze. O se quel che si chiede è un sovvertimento linguistico che sostituirebbe il termine latitante con quello di esule, cambiando non solo una biografia ma la storia italiana postbellica.

PAGINA 7

La cattiveria

Berlusconi dal palco: "Conosco Jole Santelli da 26 anni e non me l'ha mai data". Perciò FI non vuole Junior Cally a Sanremo: teme la concorrenza

CHE C'È DI BELLO

Bel film di Cretton, brutta Tempest e Mantegna rinato

DA PAG. 20 A PAG. 23





il Giornale



VENERDÌ 24 GENNAIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 20 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-8830

VERSO IL VOTO

E ORA TREMA CONTE

Dopo Di Maio il premier si blindava nel bunker di Palazzo Chigi: maggioranza nel caos

di Alessandro Sallusti

Il premier Giuseppe Conte non è un cuor di leone, il suo governo è appeso alle elezioni in Emilia Romagna e Calabria ma lui la faccia si guarda bene da mettercela, forse memore della figuraccia che rimediò apparendo sia pur fuggacemente e controvoglia nella disastrosa - per la sua maggioranza - campagna elettorale in Umbria l'ottobre scorso.

Lui, Conte, la faccia non ce l'ha messa neppure sul siluramento di Di Maio da leader dei Cinque Stelle nonostante nella vicenda ci sia molta farina del suo sacco. Del resto non ce l'ha messa sul caso della nave Gregoret che potrebbe mandare a processo Salvini anche se l'operazione è avvenuta con la sua benedizione sotto forma di silenzio-assenso. Lui quando c'è un problema va al Quirinale - a volte nei palazzi Vaticani - a prendere ordini che quasi sempre sono: tu stai zitto, fai finta di niente che ci pensiamo noi.

Già, ma questa volta è tosta, al punto di annullare la sua partecipazione al vertice dei vertici, quello in corso a Davos tra i grandi del mondo. E se uno narcisista ed egocentrico come lui fa questo sacrificio vuole proprio dire che la situazione è grave e che la paura fa novanta.

Conte ha fatto fuori Salvini dal governo e Di Maio dai

Cinque stelle dopo aver appoggiato e sottoscritto ogni loro capriccio e ogni follia, porti chiusi o redditi di cittadinanza che fossero. La sua difesa è la classica "io non c'ero e se c'ero dormivo", ma sarà difficile dormire lunedì mattina se Pd e Cinque Stelle dovessero perdere l'Emilia perché il botto sarà così forte che rimbomberà anche dentro Palazzo Chigi.

Dopo la caduta di Di Maio, se lunedì dovesse fare le valigie anche Zingaretti il premier Conte non può pensare di essere l'unico furbo della simpatica compagnia a farla franca. Dicono che dal Quirinale lo stiano rassicurando sul suo futuro, ma è una rassicurazione che somiglia molto a quel «Enrico stai sereno» data dal segretario Renzi al premier Letta il giorno prima di scaricarlo.

Un prescelto dai grillini che dice di aver votato Pd come pensa di salvarsi dal tracollo dei grillini e del Pd? Forse sostenendo che in fondo lui ha una cugina che vota Forza Italia e un nipote simpatizzante delle Sardine? L'uomo - lo ha dimostrato - è capace di tutto, le giravolte sono il suo forte. In queste ore più che a Davos Conte deve andare in chiesa a pregare santi e madonne che l'Emilia Romagna resti rossa. E non è detto che un simile miracolo basti a salvarli la poltrona.

Il prossimo della lista nera è proprio lui.

servizi da pagina 2 a pagina 5

LA CAMPAGNA PER LA SANTELLI

Berlusconi: «Con Jole la Calabria risorgerà»

Anna Maria Greco



SUPPORTO Silvio Berlusconi con Jole Santelli

Parola di Silvio Berlusconi: «Una vittoria in Calabria e in Emilia Romagna dovrebbe portare alle dimissioni del governo, dimissioni necessarie perché altrimenti non saremmo neppure più una democrazia». E nel comizio sul mare di Tropea che il leader di Forza Italia lancia il suo avvertimento per le regionali di domenica.

a pagina 6

LE ANALISI

PARADOSSO GIALLOROSSO

Saltano i leader ma non i governi

di Augusto Minzolini

Il primo pensiero di Giggino Di Maio sulle ragioni delle sue dimissioni da capo politico del movimento va a se stesso. «Non ne potevo più - racconta agli amici - l'altro giorno mentre ero con Putin avevo il telefonino che continuava a suonare perché il senatore Emanuele Dessi, il dissidente ma non troppo, voleva leggermi il suo comunicato, critico ma (...)

segue a pagina 3

FAIDA GRILLINA

Chi tocca Rousseau finisce sempre male

di Pasquale Napolitano

La testa di Luigi Di Maio è il prezzo pagato per chiudere la guerra dei gruppi parlamentari contro Davide Casaleggio. Uno scambio tra le due anime del Movimento per siglare la tregua: Di Maio molla la guida del Movimento, Casaleggio jr blinda l'associazione Rousseau, il vero cuore del potere economico e politico grillino. E lo scenario in cui sarebbe (...)

segue a pagina 5

EPIDEMIA, FALSO ALLARME A BARI

Virus cinese, panico globale Città chiuse e feste vietate

Francesca Angeli

Il coronavirus progredisce rapidamente, il timore è che si trasmetta per via aerea. Vietati i festeggiamenti per il Capodanno cinese. Aumentano le città dichiarate in quarantena, ora sono cinque per un totale di oltre 20 milioni di persone, e allo stesso tempo si teme la diffusione del contagio a livello globale. A Bari un caso sospetto su una donna appena rientrata da Wuhan, ma le primi analisi smentiscono.

alle pagine 12-13

«SPARITI» DALL'OSPEDALE

I miliziani libici rapiti a Milano diventano caso diplomatico

Luca Fazzo

a pagina 16

IN LIBRERIA

MAURIZIO BELPIETRO
CON ANTONIO ROSSITTO

GIUSEPPE CONTE
IL TRASFORMISTA

I VOLTAFFACCIA E I SEGRETI
DI UN PREMIER PER CASO

PIEMME EDIZIONI

UNA LEGGE SUL CONGEDO DAL LAVORO

La svolta inglese: 14 giorni per piangere i figli morti

Erica Orsini

Sopravvivere a un figlio è la cosa più innaturale che possa capitare a un genitore. Il Regno Unito sarà il primo paese a varare una legge che offrirà a tutti coloro che perdono un figlio, al di sotto dei diciotto anni, due settimane di congedo retribuito dal lavoro, da prendere insieme o separatamente entro un anno.

a pagina 15

SE LA FEDE STANCA

Pure il #MeToo delle suore: «Siamo troppo stressate»

Andrea Cuomo

Sister Act, una stressata in abito da suora. Un sequel del celebre musical con Whoopy Goldberg con qualche gospel in meno e qualche disturbo psicologico in più. Veniamo a sapere, da un'inchiesta di *Donne Chiesa Mondo*, il mensile femminile dell'Osservatore Romano, che esiste un problema (...)

a pagina 18

Domani in edicola

SEGRETI

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

E NON HAI PIÙ SCUSE

SICORRI DI PIÙ SU
BIENESSEREURINARIO.IT

IL GIORNO

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

VENERDÌ 24 gennaio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

Otto città su undici nella classifica di Legambiente

Ozono e polveri sottili La Lombardia occupa la black-list dei veleni

Galvani, Firenzani e commento di La Russa alle pagine 2 e 3



La telefonata che avvelena il voto

Regionali in Emilia, il sindaco di Jolanda di Savoia accusa Bonaccini e pubblica le sue frasi su Facebook

Servizi da pag. 4 a pag. 8

L'endorsement pro Salvini

Mihajlovic, le parole che dividono

Michele Brambilla

S inisa Mihajlovic ha detto al nostro giornale di avere molta stima di Matteo Salvini e di augurarsi, per le elezioni regionali dell'Emilia-Romagna, una vittoria di Lucia Borgonzoni, candidata del centrodestra. Abbiamo una certa età e di endorsement ne abbiamo visti parecchi. Per stare a queste elezioni, ad esempio, pochi giorni fa avevamo ospitato quello di un altro grande sportivo, Julio Velasco, il quale, al contrario di Mihajlovic, appoggia il candidato di centrosinistra, Stefano Bonaccini. Mai però avevamo visto tante e tali reazioni di odio, tanti insulti e tante minacce come ne ha ricevute ora Mihajlovic.

Continua a pagina 7

I PRIMI CASI SOSPETTI IN EUROPA. IERI PAURA PER UNA DONNA A BARI
IN CINA IL CONTAGIO È PARTITO DAI SERPENTI. CHIUSE QUATTRO CITTÀ

Farruggia e Femiani alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

Milano

Fumo dal lavandino L'ultima truffa agli anziani con effetti speciali

Vazzana nelle Cronache

Milano

Pugni ai passanti Finisce in manette il terrore di Greco

Palma nelle Cronache

La Regione

Addebito sul conto Bollo auto scontato a vita

Anastasio nelle Cronache



Maxi operazione in Calabria: 237 nei guai

Reddito di cittadinanza: furbetti con ville e Ferrari

G. Rossi, Marin e Nitrosi alle pagine 12 e 13



L'inchiesta pubblicata dall'Osservatore Romano

Stress da lavoro e abusi Dossier choc sulle suore

Fabrizio a pagina 17

Prostamol
Integratore alimentare a base di Sereno Repens che contribuisce a favorire la fertilità della prostata e delle vie urinarie.
30 CAPSULE MIELE
A. MENARINI
N. verde 11.11.8

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



Oggi Alias Comics

IL SOL DELL'AVVENIRE In questo numero i fumetti «Case Vuote» di Otto Gabos e «Supermarx» di Sudario Brando



Domani su Alias

ANDREJ TARKOVSKIJ Intervista al figlio del grande regista che ha realizzato il documentario sul padre «Il cinema come preghiera»



Culture

CHIESA E MAFIA Intervista con il teologo critico Augusto Cavadi, autore del volume «Il Vangelo e la lupara» Luca Kocci pagina 10

quotidiano comunista oggi con ALIAS COMICS il manifesto

CON «L'EXTRATERRESTRE» IN FORMATO RIVISTA + EURO 2,50 CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

VENERDI 24 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 20

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Sardine a Bibbiano foto di Serena Campanini/Ansa

A Bibbiano la sfida delle piazze la vincono le sardine. In migliaia contro l'odio. Sul palco di Salvini l'uso strumentale dei minori e delle famiglie. C'è perfino la mamma di un bambino rapito e ucciso. A Bologna il flop di Luigi Di Maio. Zingaretti per Bonaccini al chiuso pagine 2,3



Attenti al LUPO

Davos Greta, Trump e l'emergenza climatica ANDREA RANIERI Davos si sono confrontate davanti ai potenti del mondo due idee del futuro radicalmente alternative. Quella di Greta e quella di Trump. Mentre il presidente americano, a partire dai dati di crescita dell'economia Usa, ha diffuso ottimismo e messo in guardia contro i «profeti di sventura», Greta ha ribadito come il mondo si trovi vicino come non mai alla possibile catastrofe, e come sia tragico che alle parole «ambientaliste» ormai entrate nel linguaggio di quasi tutti i potenti, non seguano scelte conseguenti. — segue a pagina 15 —

M5S Tecno-utopia e fine della politica, il sogno infranto LORIS CARUSO Il Movimento 5 Stelle è sempre stato un esperimento, un'invenzione politica: il primo «partito digitale». Le dimissioni di Di Maio segnano un prima e un dopo irreversibile nella sua storia. A essere irreversibile non è tanto la sua crisi (nella politica contemporanea di irreversibile c'è poco), ma la sua distanza dalle proprie origini. La crisi ha quindi un carattere rivelatore, sulla natura di questo partito ma più in generale sull'idea che ha rappresentato e propagandato. — segue a pagina 15 —

5 STELLE, IL REGGENTE CRIMI INCONTRA I «FACILITATORI». STATI GENERALI FERMI AL PALO La partita a «mani libere» di Di Maio

Foto: Italiane Spot, Ina, p. d.l. 353/2003 (romv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, GigaCRM/2021/03

■ Al suo primo giorno di «reggenza» Vito Crimi incontra i sei membri della segreteria nazionale che il suo predecessore Luigi Di Maio aveva nominato e comincia a lavorare verso la scadenza decisiva per il Movimento 5 Stelle: gli Stati generali che si terranno a Torino dal

13 al 15 marzo prossimi. In quella sede, con regole e modalità ancora tutte da scrivere, gli iscritti al M5S discuteranno del futuro prossimo. Di Maio, ribadiscono con chiarezza i suoi fedelissimi il giorno dopo le sue dimissioni, vorrebbe un M5S «autonomo dagli schiera-

menti» e con le mani libere di contrattare la sua partecipazione a qualsiasi governo. Chi in questi mesi gli si è opposto, rivendicando una direzione collettiva, nella stragrande maggioranza vorrebbe evitare ogni ritorno di fiamma con la Lega. GIULIANO SANTORO PAGINA 5

INTERVISTA AL DEPUTATO LUIGI GALLO (M5S) «Basta caccia alle streghe»

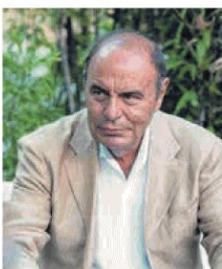
«Il clima della caccia alle streghe può solo far male al Movimento 5stelle. Questo è il momento dell'unità». Così il presidente della commissione cultura alla ca-

mera Luigi Gallo, considerato vicino a Roberto Fico: «Dimettendosi Di Maio ha fatto una scelta generosa. Così il confronto sarà più legittimato». A PAGINA 5

Fatti un regalo. Regalaci. il manifesto. Se ami il tuo prossimo più di te stesso, regalagli un anno di rotture cartacee a domicilio + digitale omaggio a solo 149 €. Info su < maniabbonati@ilmanifesto.it > ilmanifesto iorompo.it

«PORTA A PORTA» Bufora per lo spottone di Salvini Zingaretti si consola con Don Matteo

■ Dopo le polemiche per lo spot di «Porta a Porta» con Salvini che nell'intervallo di Juve-Roma spiega perché alle regionali bisogna votare Lega, la Rai ieri ha offerto uno spazio a Zingaretti durante un'intervuzione di «Don Matteo», sempre su Raiuno. L'ad di viale Mazzini, bersagliato dai dem, ha aperto un'indagine interna per verificare le responsabilità di quella che Vespa ha definito «una svista della redazione». BONGI A PAGINA 3



Bruno Vespa foto Lapresse

all'interno Antisemitismo Dalla Shoah all'Iran, Netanyahu insiste MICHELE GIORGIO PAGINA 9 Grecia Msf: il governo nega le cure ai profughi LEO LANCARI PAGINA 7 Usa Trump avvelena i fiumi e poi marcia contro l'aborto MARINA CATUCCI PAGINA 8

CAUTELA SUL VIRUS Oms: «L'emergenza non è ancora globale» ■ In Cina, dopo Wuhan, altre quattro città in quarantena. Del nuovo coronavirus si conosce già la sequenza genetica. Ieri la diciottesima vittima. Al termine dell'ennesima riunione fume l'Organizzazione mondiale della Sanità frena, ma non troppo: «Non è ancora un'emergenza globale, ma potrebbe diventarlo». CAPOCCI A PAGINA 8





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 23 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 24 Gennaio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO 120

Il ritorno
Carlotto: il mio giallo-inchiesta sulla società malata di sesso
Mannoni a pag. 14



Tre puntate da Napoli
Pino Daniele, Mina e Modugno: Raiuno riparte dai cantautori
Giannini a pag. 13



Verso Napoli-Juve
Sarri, il nemico più amato
Ma per tanti tifosi resta un traditore
Giordano a pag. 19



Virus in Cina venti milioni in quarantena Paura in Europa

Ma l'Oms frena: non è pandemia
Bari, allarme per un'italiana al rientro
Gli scienziati: l'infezione dai serpenti

Il virus cinese mette sempre più paura. Ma l'Oms frena: «Non è pandemia». In Cina 20 milioni di persone in quarantena, quattro città isolate, misure di prevenzione negli aeroporti. Preoccupa il caso di una italiana tornata dalla Cina con la febbre. Gli studiosi: «L'infezione parte dai serpenti».
Gusaco a pag. 2

Il Paese dei record
LE DUE PECHINO
E L'ALTRA FACCIA
DELLA CRESCITA
ECONOMICA

Stefano de Falco
C'è un tempo per il political correctness e un tempo per la franchezza. Diciamo chiaramente, da qualche anno ormai domina un paradigma retorico della conoscenza del Paese asiatico eloquentemente descritto dalla frase "vai dal Cinese" indicando l'emporio di oggettistica diversa, dalla cancelleria all'elettronica ormai capillarmente diffuso. Questa è la dimensione della base conoscitiva con cui il quotidiano induce al confronto.
Continua a pag. 39

Le origini
Mercati, la promiscuità ha favorito il contagio
Capone a pag. 2

Il virologo
«Incubazione, i tempi sono ancora ignoti»
Arcovia a pag. 3

Le testimonianze
«Passeggero malato psicosi nell'aereo»
Polisano a pag. 3

Il caso Roma, da ex suore a prostitute il Papa dona una casa-rifugio

Sulla strada di notte, un minuscolo crocifisso in tasca e un destino ormai segnato. I clienti che si fermavano non sapevano che un tempo era stata una suora. Come il caso drammatico di una giovanissima filippina che una volta fuoriuscita dalla congregazione alla quale apparteneva, ha visto chiudersi piano piano tutte le porte e le possibilità che aveva alle sue spalle. E così da un giorno all'altro si è ritrovata da sola, fino a che non
Giansoldati a pag. 10

si è dovuta prostituire. Di vicende così, purtroppo, ce ne sono anche altre e non si tratta di casi isolati. Papa Francesco proprio per evitare derive tanto drammatiche e per dare un aiuto concreto alle ex suore che decidono di lasciare il cammino religioso ha deciso di aprire una casa a Roma, anche se nessuno ha voglia di dare troppe coordinate sull'ubicazione dell'edificio, per evitare il clamore e la morbosità.
Giansoldati a pag. 10

Le interviste del Mattino

Berlusconi blinda Caldoro «Sarà il candidato di tutti»

► Il leader di Forza Italia: anche la Carfagna lavorerà per sostenerlo
A Bibbiano la sfida Lega-Sardine. Crimi: M5S, non sarò un passacarte

Ajello, Canettieri, Conti, Di Giacomo e Perone da pag. 2 a 9

L'esperimento a Volla



La ricostruzione in 3 D di un caso di violenza domestica Newfotostudio S.Siano

«Così papà picchia mamma» la violenza ora si cura in 3D

L'invitato Gigi Di Fiore e Fiorangela d'Amora a pag. 11

Il Cdm approva il decreto

Tasse sul lavoro, taglio per 6 mesi
Conte: «Più soldi in busta paga»

Via libera alla riforma del cuneo fiscale. Ma solo per sei mesi. Il testo dispone in via sperimentale, a partire da luglio, più soldi in busta paga. Conte esulta.
Bassi a pag. 7



Napoli, mafia-tour nei luoghi dei clan «Sfregio alle vittime»

L'annuncio sui siti di viaggio, poi cancellato
Il papà di Annalisa Durante: è una vergogna
Maria Pirro

Il commento
SE LO STEREOTIPO
DIVENTA CONDANNA
Fabrizio Coscia
«Sei fortunata! Sei stata appena rapinata a Scampia». Continua a pag. 39

GESCO TRADING Ti aspetta per mostrarti le novità scuola, ufficio e Natale

besmart ITALIAN DESIGN
SCUOLA & UFFICIO
un mondo di Novità per la scuola, ufficio, cancelleria e tempo libero

Christmas GESCO
DECORAZIONI & LUMINARIE
Luci Natalizie professionali per interni ed esterni

HOMI fieramilano dal 24 al 27 Gennaio - PAD. 6 L15 M12





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 23 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE



Venerdì 24 Gennaio 2020 • S. Francesco di Sales

IL GIORNALE DEL MATTINO

menta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La festa
Jean-Paul Gaultier
con tutte le sue
icone per l'addio
alle passerelle
Franco a pag. 21



La ricerca
Giallo millenario
quell'antico cranio
potrebbe essere
di Plinio il Vecchio
A pag. 24



Lazio con i 4 big
Roma, il derby
è un'emergenza
continua: è ko
anche Diawara
Bernardini e Trani nello Sport



Il Messaggero
Casa
BILOCALE
messaggerocasa.it

Duello Trump-Ue
La vera partita
di potere
all'ombra
della web tax

Francesco Grillo

Non è solo una rivoluzione industriale quella che stiamo vivendo. La mutazione inescutibile da Internet sta, infatti, producendo soprattutto un enorme riallocazione di informazione e, dunque, di potere. Cambierà le forme dello Stato; si mette in discussione la capacità degli Stati, persino, di tassare e di finanziare la propria stessa esistenza. Quella del ventunesimo secolo è una sfida per la sopravvivenza di uno "stile di vita" che riguarda soprattutto i Paesi europei ed è quella che - più di qualsiasi altra battaglia - può ridare legittimità ad un'Unione stanca. È questa la vera partita che si gioca sul terreno scivoloso della tassazione dei giganti di Internet. Una partita che un'Unione Europea divisa affronta competendo con aziende che stanno, letteralmente, fabbricando il futuro, ma anche confrontandosi con un'amministrazione americana che utilizza armi che erano, fino a qualche anno fa, considerate inammissibili in un mondo dominato dall'egemonia culturale della globalizzazione. Sono, indubbiamente, cifre rilevanti quelle che il Fisco dei Paesi europei rischia di perdere grazie alla virtualizzazione di un'economia dominata dagli americani e dai cinesi. Nell'ultimo anno Facebook, ad esempio, ha fatturato in Europa circa 16 miliardi di dollari (quasi tutti per pubblicità).
Continua a pag. 20

Cina isolata, timori in Europa

► Super virus, quarantena per 20 milioni di persone a Wuhan e altre città. Stop al Capodanno. Rientra il caso sospetto a Bari, allerta in Scozia e Irlanda. L'Oms: non è emergenza globale

La Federciclismo aiuterà le atlete di Kabul



«Niente Giochi, siete donne»
Distrette le bici delle afgane

Due cicliste della nazionale afgana Monzone a pag. 15

ROMA Il contagio è rapido, il virus si trasmette da persona a persona molto più facilmente di quanto si pensasse, avvertono gli esperti dell'Organizzazione mondiale della sanità, «ma l'emergenza non è globale». La Cina ha chiuso di fatto le aree a rischio (20 milioni di persone in quarantena), tuttavia in Europa è allarme. A Bari da ieri una cantante di ritorno da un tour in oriente che ha toccato la zona di Wuhan è ricoverata al Policlinico.
Giasco e Melina alle pag. 2 e 3

Il virologo
«Incubazione ignota è giusto limitare i viaggi in aereo»

ROMA «I controlli negli aeroporti? Utili, ma non ci danno una completa garanzia. Giusto limitare i viaggi». Lo dice Giovanni Maga, direttore del laboratorio di Virologia Molecolare del Cnr di Pavia.
Arcovio a pag. 3

Controlli ferrei
I 202 dell'ultimo volo sbarcati a Fiumicino «Laggiù c'è la psicosi»

Mirko Polisanò
Gli ultimi cittadini a uscire da Wuhan, città cinese focolaio del coronavirus, sono stati i 202 passeggeri sbarcati ieri all'alba all'aeroporto di Fiumicino. A pag. 3

Crimi e l'eredità Di Maio: «Non sarò un passacarte»

► Parla il reggente M5S: «Ora il capo sono io». Sfida Patuanelli-Bonafede

Simone Canettieri

«Non sarò solo un passacarte, ora il capo del movimento 5Stelle sono io». Il viceministro dell'Interno - e senatore - Vito Crimi è il nuovo reggente ma l'eredità di Di Maio non lo spaventa: «Con Grillo parlo io, è sereno. Ora si apre una fase nuova. Se ho paura? Ne ho viste così tante». Intanto il movimento sempre sprofondare nel caos. Ora c'è la sfida tra Patuanelli e Bonafede per guidare la delegazione a Palazzo Chigi.
A pag. 5
Pucci a pag. 4

Il Cdm approva il decreto

Tasse sul lavoro, taglio per sei mesi lasciati 5 miliardi per la riforma Irpef

Andrea Bassi

Il taglio delle tasse del lavoro è pronto a partire. Il provvedimento partorito dal Tesoro, approvato stanotte, presenta alcune novità rilevanti. Il bonus da 100



euro per i redditi fino a 26 mila euro, e la detrazione sul costo del lavoro che vale 80 euro netti mensili in busta paga, anche se decrescenti, sarà soltanto una «misura sperimentale» per sei mesi.
A pag. 9

Scuola, tra uscite e supplenze mancheranno 116 mila prof Cattedre vuote, l'effetto pensioni

ROMA Effetto pensioni sulla scuola: ci sono sempre più cattedre vuote. Un problema che aumenta di anno in anno tanto che il ministero dell'Istruzione ha annunciato una corsa contro il tempo per bandire quanto prima i quattro concorsi per mettere in classe i docenti necessari. Ma per settembre prossimo, quindi per l'avvio dell'anno scolastico 2020-2021, non si riuscirà a coprire neanche le cattedre che resteranno vuote dai docenti che andranno in pensione. Lacerano un vuoto che andrà ad aggiungersi a quello emerso negli ultimi anni.
Loiacono a pag. 12

La circolare attuativa
Ora sarà più facile riscattare gli anni di laurea a basso costo

ROMA Nessun limite di età a patto di dimostrare, versamenti alla mano, di essere iscritti ad una delle gestioni dell'Inps. Perché le casse private non valgono. Il riscatto della laurea amplia i confini: a chiarire la riforma che punta a migliorare il meccanismo del riscatto light degli anni di studio universitario c'è ora una circolare.
Di Branco a pag. 13

ASTRI FAVOREVOLI PER L'ACQUARIO

Buongiorno, Acquario! La stagione del compleanno raggiunge la punta massima con l'evento della Luna nuova nel segno, alle ore 22 e 24. Inizia il nuovo anno lunare e promette davvero molto bene, parte con Mercurio e Marte in aspetto creativo e passionale. Non solo passione amorosa, quest'anno ritorna anche la passione per la vita, per il mondo, per le persone. L'umanità dell'Acquario. Auguri.
L'oroscopo all'interno

La ragazza in chat a Sacchi: «Faccio quello che voglio» Luca e Nastia, le liti prima del delitto

Valentina Errante

«Basta, d'ora in avanti faccio quello che voglio», così Anastasia scriveva a Luca Sacchi un mese prima che il proiettile sparato da Valerio Del Grosso uccidesse il bodybuilder. Litigavano, Luca e Anastasia. Ciascuno attribuiva all'altro scorrettezze e Sacchi non si fidava più della fidanzata, adesso sotto inchiesta con l'ipotesi di detenzione ai fini di spaccio. «Stai con uno dei tuoi amanti?», le diceva, mentre lei non sopportava il rapporto tra Luca e la madre: «Stai sempre dalla sua parte».
A pag. 14

E Amazon punta su Totti e Verdone
Netflix prende casa a Roma: sarà in Centro la sede italiana



Laura Larcana
Altro che nostalgia della Hollywood sul Tevere, Roma sembra sempre più destinata a ricucirsi un ruolo di "capitale" del cinema e dell'audiovisivo. Ne è la prova l'ultima mossa messa a segno da Netflix, il colosso digitale americano che sceglie Roma come sede ufficiale in Italia.
A pag. 26

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttmercato € 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

VENERDÌ 24 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Fermo, l'accusa alla mamma in carcere

«Ha ucciso la figlia soffocandola con un cuscino»

Castori a pagina 12



La telefonata che avvelena il voto

Regionali in Emilia, il sindaco di Jolanda di Savoia accusa Bonaccini e pubblica le sue frasi su Facebook

Servizi da pag. 2 a pag. 6

L'endorsement pro Salvini

Mihajlovic, le parole che dividono

Michele Brambilla

S inisa Mihajlovic ha detto al nostro giornale di avere molta stima di Matteo Salvini e di augurarsi, per le elezioni regionali dell'Emilia-Romagna, una vittoria di Lucia Borgonzoni, candidata del centrodestra. Abbiamo una certa età e di endorsement ne abbiamo visti parecchi. Per stare a queste elezioni, ad esempio, pochi giorni fa avevamo ospitato quello di un altro grande sportivo, Julio Velasco, il quale, al contrario di Mihajlovic, appoggia il candidato di centrosinistra, Stefano Bonaccini. Mai però avevamo visto tante e tali reazioni di odio, tanti insulti e tante minacce come ne ha ricevute ora Mihajlovic.

Continua a pagina 5

I PRIMI CASI SOSPETTI IN EUROPA. IERI PAURA PER UNA DONNA A BARI IN CINA IL CONTAGIO È PARTITO DAI SERPENTI. CHIUSE QUATTRO CITTÀ



IL VIRUS È TRANOÌ

Farruggia e Femiani alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Bologna

Gioca un euro, vince un milione
Parte la caccia al super fortunato

Ussia in Cronaca

Bazzano, il giallo

Anziano muore, segni di lesione
Era in casa famiglia

Orlandi in Cronaca

Bologna

Il Comunale apre nel segno di Wagner

Mioli in Cronaca



Maxi operazione in Calabria: 237 nei guai

Reddito di cittadinanza: furbetti con ville e Ferrari

G. Rossi, Marin e Nitrosi alle pagine 10 e 11



L'inchiesta pubblicata dall'Osservatore Romano

Stress da lavoro e abusi
Dossier choc sulle suore

Fabrizio a pagina 17

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



VENERDI 24 GENNAIO 2020

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCCCIV - NUMERO 20, 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

IL DIFENSORE TORNA ROSSOBLÙ

Genoa, oggi la firma di Masiello Falque o Younes per l'attacco

SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 45



LA POLEMICA

Sanremo, diventano già un caso i compensi di Benigni e Georgina

TAMBURRINO / PAGINA 41



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 11
Economia-Matrimo	Pagina 14
Commenti	Pagina 17
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 35-37
Arte	Pagina 38
Sport	Pagina 42

INTERVISTA CON CARLO BERTAZZO, NUOVO MANAGER DELLA HOLDING

«Autostrade pronta al dialogo Ora il governo non la distrugga»

L'ad di Atlantia: «Svolta sulla manutenzione Ma è nostro dovere difendere le concessioni»

«Revocare la concessione ad Autostrade per l'Italia vorrebbe dire compromettere un'azienda e mettere a rischio un gruppo leader mondiale nel suo settore. Noi diamo concreta disponibilità al Governo per trovare una soluzione equilibrata nell'interesse generale». Carlo Bertazzo dal 13 gennaio è il nuovo amministratore delegato di Atlantia, la holding di partecipazioni cui fa capo Autostrade per l'Italia, da mesi al centro dei riflettori, ma anche società come Telepass, Adr, Abertis: un gigante dell'infrastruttura presente in 23 Paesi che impiega un esercito di 31 mila dipendenti. Il manager, in questa sua prima intervista, rilancia l'impegno negli investimenti «per la manutenzione e l'ammodernamento della rete autostradale».

SPINI / PAGINA 3

INFRASTRUTTURE E CANTIERI

Roberto Sculli

Gallerie a rischio, via alle ispezioni Tutte le chiusure

L'anno zero delle gallerie autostradali è iniziato. E se da un lato questo moltiplicherà le chiusure sulla rete, dall'altro, come accaduto per ponti e viadotti, Autostrade per l'Italia sta imprimendo un cambio di rotta: «Sarà come se avessimo ricevuto in gestione la rete a fine anno», riflette un tecnico. Tutte le gallerie dei circa 3 mila chilometri di rete gestita da Aspi, buona parte in Liguria, saranno sottoposte a un check integrale.

L'ARTICOLO / PAGINA 2



Virus, Pechino chiude anche la Città Proibita A Fiumicino scanner per controllare i viaggiatori

Sempre più severe le misure adottate dalla Cina per circoscrivere il coronavirus. Dopo Wuhan, in quarantena anche Huang, 7 milioni di abitanti. A Pechino chiusa ai turisti la Città Proibita. In Italia Fiumicino è il primo

aeroporto in Europa dotato di scanner per rilevare la temperatura corporea dei viaggiatori (nella foto Reuters, addetti della Croce Rossa si preparano ai controlli a Fiumicino. Falso allarme a Bari. RADICIANI / PAGINA 9

IPRECEDENTISTORICI

Eugenia Tognotti / PAGINA 9

Se il mondo riscopre l'arma della quarantena

VARATO IL DECRETO SUL CUNEO FISCALE. GENTILONI: LA WEB TAX SI FARA

Via al taglio delle tasse Conte accelera sul fisco

Conte accelera sul taglio delle tasse: varato il decreto sul cuneo fiscale. Il commissario Ue Gentiloni: sulla web tax l'Ue andrà avanti.

GLINVIATTI BRESOLINI E ZATTERIN, GIOVANNINI E SFORZA / PAGINE 4-7

BANCA PASSADORE

Francesco Margiocco / PAGINA 16

Debutta a Genova il bancomat in mais

ROLLI

VIRUS: CONTROLLI IN ITALIA



LO SVIZZERO SCHMIDHEINY, ACCUSATO DELLA MORTE DI 392 OPERAI

Sfogo choc di mister Eternit «Provo odio per gli italiani»

«Dentro di me provo odio per gli italiani e io sono il solo a soffrire per questo. Non ho intenzione di vedere una prigione italiana dall'interno». Lo dice in un'intervista Stephan Schmidheiny, ultimo responsabile in vita de-

gli stabilimenti Eternit, alla vigilia della decisione, attesa oggi, sulla richiesta di rinvio a giudizio dell'imprenditore per l'omicidio volontario di 392 casalesi morti per l'amianto. MOSSANO / PAGINA 12

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

9 00124 9 0713544 4357409

BUONGIORNO

Che il leader del maggior partito italiano, scortato da folla e telecamere, suoni al campanello di un diciassettenne tunisino a dargli dello spacciatore, senza sapere nulla di lui, se non per sentito dire nella ronda serale, e che tutto questo sia stato fatto passare per una bravata da una buona maggioranza, non dice più nulla di Salvini ma dice molto del Paese che stiamo diventando, una terra di conquista per unni e visigoti ad honorem. Silvio Berlusconi, il liberale, il nemico della giustizia sommaria, ha detto vabbè, Salvini forse si poteva contenere, ma il problema della droga è molto grave, un po' come dire che, siccome il problema della mafia è grave, si può citofonare a Berlusconi a dargli del compare di Riina. Gli altri di Forza Italia zitti. Tutti zitti, col loro garantismo on demand. L'ultimo nordafricano

Aronne Piperno | **MATTIA FELTRI**

di cui si sono occupati. Costituzione e codici alla mano, in nome della civiltà giuridica eccetera, è stata Ruby Rubacuori. Ma il bello deve venire. L'Ambasciata tunisina ha protestato ufficialmente, e una frotta di leghisti ha risposto di non rompere tanto le scatole, che comunque di tunisini spacciatori qui sono piene le galere. Come il marchese del Grillo che non voleva pagare il lavoro dell'ebanista Aronne Piperno perché «tu sei giudeo, e i tuoi antenati falgnammi hanno fabbricato la croce su cui è stato inchiodato Nostro Signore Gesù Cristo. Posso essere ancora un po' incazzato?». Una logica stringente: andiamo a mettere stelletle gialle con scritto spacciatore sui citofoni di ogni tunisino. Lo si dice anche perché fra poco è il Giorno della Memoria. Magari ci ricordiamo pure di questo. —

REGISTRATORI DI CASSA OMOLOGATI RT

De Vita

office & communication

Via di Sottoripa 147r, Genova

Tel 348 39 39 000





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 23707,05 | SPREAD BUND 10Y 155,70 -5,00 | €/€ 1,1091 +0,03% | BRENT DTD 60,90 -2,42% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Di Milleproroghe
Pronto il correttivo per controlli leggeri nel 2020 e più dialogo

Plus24
Investire in BTp: nuovo braccio di ferro tra voto e rendimento



Mobili e Parente
— a pagina 27

domani con il quotidiano

varco
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO

FORD HYBRID

NUOVA PUMA ECOBOOST HYBRID

Reddito cittadinanza Controlli difficili ma crescono le truffe

WELFARE

Nella Locride denunciate 237 persone: tra esse proprietari di ville e Ferrari

Senza banche dati ad hoc in salita le verifiche su anagrafe, auto e moto

Su accertamenti preliminari della Gdf stimato un tasso di irregolarità pari al 58%

Edizione chiusa in redazione alle 22.45

Retata nella Locride tra i "furbetti" del reddito di cittadinanza: denunciate 237 persone che lo percepivano pur essendo proprietari di ville ed Ferrari, partite Iva o imprenditori che hanno omesso la dichiarazione dei redditi. Una frode da 870 mila euro. Un episodio eclatante segnalato anche a Modena. Sono gli ultimi casi di un fenomeno ormai vasto anche se non se ne conoscono i contorni: in base agli accertamenti svolti sulle informazioni disponibili nelle banche dati della Gdf, si ipotizza un tasso di irregolarità del 58%. Sin dall'avvio del Reddito è emerso tra le criticità il nodo dei controlli: manca una banca dati ad hoc, ed è previsto un ampio ricorso all'autocertificazione. — servizio pagina 5

ASSEGNI AI MAFIOSI

LA BEFFA

Si sapeva: ogni indagine della Finanza, quando viene attivata, dimostra che il reddito di cittadinanza è il regno della truffa per furbetti di varia risma. Ma è anche uno sfizio per mafiosi che prendono il sussidio per sfregio allo Stato. Dunque non è solo assistenzialismo mal concepito e costoso. Ora è un'offesa all'onestà e al senso civico. Una beffa verso gli ultimi. La povertà non è stata sconfitta, la legalità sì. (a.o.)

Bce, via alla revisione delle strategie Priorità al target dell'inflazione

POLITICA MONETARIA

Lagarde conferma la linea espansiva: tassi bassi e Qe finché servirà

La Bce è pronta a modificare tutti i suoi strumenti per assolvere al meglio il mandato sulla stabilità dei prezzi: la presidente Lagarde ha annunciato ieri il via al riesame delle strategie. E intanto conferma la politica monetaria ampiamente accomodate a sostegno di una crescita economica che resta «moderata». — **Bufacechi** — a pag. 2

OGGI IL PREMIER ALLA MANIFESTAZIONE DI ASSISI

Conte: «Il Sistema Italia verde modello di sviluppo sostenibile»

di **Manuela Perrone**

È un'impronta italiana allo sviluppo che coniuga crescita e rispetto dell'ambiente. Ad Assisi, dove oggi firmerà il Manifesto edito da Symbola e dal Sacro Convento, Conte indicherà con chiarezza nel «sistema dell'Italia verde» che ci vede svettare in Europa per riciclo dei rifiuti e di

Imprese che investono in tecnologia verde - un modello da esportare. «Come continente europeo - sarà l'esortazione di Conte - dobbiamo rivendicare la leadership su innovazione verde e lotta ai cambiamenti climatici, trainando lo sviluppo sostenibile nel Pianeta». — **continua a pagina 7**

Dossier Sviluppo sostenibile
alle pagine 17-19

SCONTRO SUL TETTO ALLE COMMISSIONI

JONATHAN BARNETT
115 milioni
I guadagni 2019 dell'agente che ha sotto contratto Gareth Bale

GEORGE MENDES
107 milioni
I guadagni 2019 dell'agente che ha sotto contratto Cristiano Ronaldo

MINO RAIOLA
63 milioni
I guadagni 2019 dell'agente che ha sotto contratto Zlatan Ibrahimovic

Fifa-procuratori: guerra da 1 miliardo

La Fifa dichiara guerra ai Superagenti e al potere che hanno assunto nella governance del calcio. Questi ultimi, forti dei portafogli che gestiscono, del valore superiore al miliardo di euro, non stanno però a guardare e si preparano a impugnare il regolamento restrittivo che l'organo di

governo del calcio mondiale si appresta a varare entro l'anno. Previsto un tetto ai compensi e, dal 2022, una «centralizzazione» dei pagamenti. Nel 2019 gli agenti hanno incassato solo nell'ambito dei trasferimenti internazionali 654 milioni di dollari. **Marco Bellinzoso** — a pag. 8

PANORAMA

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Ttaglio del cuneo limitato al 2020 Rush finale del Cdm sul decreto

Rush finale del Cdm sul decreto legge con il taglio del cuneo fiscale che, in ogni caso, sarà previsto per il solo 2020, a partire dal 1° luglio. A rallentare i lavori del Governo è stata la necessità di risolvere le difficoltà legate all'allargamento dell'area di chi fruisce del bonus da 26.600 a 28 mila euro. Reddito da cui parte la detrazione che varrà fino a 4 mila euro. — **Servizi** a pagina 3

FORUM DI DAVOS

Merkel: «Questione vitale» la lotta al climate change

Al Forum di Davos la cancelliera tedesca, Angela Merkel, si schiera dalla parte di Greta Thunberg: «Il raggiungimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi sul clima - ha detto - potrebbe essere una questione di sopravvivenza per l'intero continente e per il mondo». — a pagina 22

FALCHI E COLOMBE

LEUROTOWER E LE DUE STRADE PER AFFRONTARE IL CIGNO VERDE

di **Donato Masciandaro**
— a pagina 2

CONFINDUSTRIA

Sotreggiati i saggi per il mandato 2020-2024

Avviato formalmente l'iter per la successione al presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, per il mandato 2020-2024. I tre imprenditori che compongono il Comitato di designazione sono Andrea Bolla, Maria Carmela Colacicco, Andrea Tomati. — a pagina 9

Ilva, trattativa in salita Slitta il decreto Taranto

SIDERURGIA

Anche sull'ex Ilva pesa l'effetto voto. Il dialogo con ArcelorMittal si è complicato e le criticità sono state discusse in un vertice notturno a Palazzo Chigi: in particolare il nodo degli esuberanti di quello dell'immunità penale. Per quanto riguarda le misure per la città di Taranto, l'ipotesi di un varo del Dl già ieri come provvedimento «fuori sacco» in Cdm non si è concretizzata e solo tra martedì mercoledì dovrebbero essere definite le ultime misure. Il resto dovrebbe andare al consiglio dei ministri del 28 gennaio. **Fotina e Palmioti** — a pag. 9

BEVERAGE

Il Crodino trasloca a Novi Ligure

Cappellini — a pag. 10

Antiquorum

Anche quest'anno in occasione delle prossime aste di marzo e maggio la casa d'aste Antiquorum, leader mondiale nel mondo dell'orologeria, vi invita nelle sue sedi per una valutazione gratuita e confidenziale.

Vi aspettiamo il giorno 10 Febbraio presso l'Hotel L'Orologio a Firenze e il 24 Febbraio presso i nostri uffici di Milano.

Si riceve su appuntamento, per informazioni e prenotazioni contattare:

ANTIQUORUM GENEVE SA
Piazza Duomo, 21 - 20121 MILANO
Tel. + 39 02 876625
milan@antiquorum.ch

Concessioni autostradali, ritorna l'ipotesi spin off di Aspi da Atlantia

RIASSETTI

Per la holding è previsto anche un nuovo potenziale ricambio manageriale

Risparmiato l'ipotesi di scissione di Aspi da Atlantia, un passaggio che potrebbe inserirsi nella trattativa con il Governo per definire una volta per tutte il destino della concessione delle autostrade. Lo spin off dell'asset sarebbe visto con favore da alcuni esponenti politici e potenziali investitori. **Mariglia Mangano** — a pag. 11

231 milioni

Risparmio
Piazza Affari e la carica dei Pir 3.0
Per le Ipo è atteso un balzo del 30%

Incorvati — a pag. 13

PREVIDENZA

Riscatto laurea contributivo senza sconti sulla pensione

di **Matteo Prioschi** e **Fabio Venanzi**

Il riscatto della laurea con il metodo contributivo, incluso quello a costo ridotto, può essere fatto anche per gli anni di studi ante 1996. A patto, però, che tutta la pensione sia calcolata con il sistema contributivo, anche se si ha diritto a quello misto. A questa possibilità, però, non possono accedere diretta-

mente le persone che hanno iniziato a lavorare dal 1996 e quindi sono «nati contributivi». Devono prima passare al sistema misto e poi tornare al contributivo, con la conseguenza di perdere l'accesso alla pensione anticipata contributiva. A meno di chiedere, poi, la pensione nella gestione separata Inps. — a pagina 28

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA



L'alta moda è viva e rilegge il passato senza nostalgia

Angelo Flaccavento — a pag. 39

Nordest

OGGI NELLE EDICOLE DI VENEZIA, FRULLI-VENEZIA GIULIA E TRENTO ALTO ADIGE

Più formazione per affrontare i cambiamenti dei distretti produttivi



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 24 gennaio 2020
Anno LXXVI - Numero 23 - € 1,20
S. Francesco di Sales

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

LA SCOPERTA

C'è una eroina in Forza Italia

È Jole Santelli, ieri celebrata da Silvio Berlusconi: «La conosco da 26 anni e non me l'ha mai data»
Invece di fare i complimenti alla candidata alla guida della Calabria gli avversari si scandalizzano

Il Tempo di Oshø



"Guarda che qui 'n ce sta trippa pe gatti"

... «Conosco Jole Santelli da 26 anni. E non me l'ha mai data». Silvio Berlusconi, ieri, a Tropea ha scherzato così sul suo rapporto con la candidata del centrodestra in Calabria. Il pubblico ha applaudito e la deputata azzurra ha sorriso divertita. Ma Pd e M5s sono partiti all'attacco definendo «squallide» le parole del leader di Forza Italia.

Antonelli a pagina 8

Poltronissima



PRIMA PRESIDENZA
Svolta Veronica Lario
Ora farà la manager nel settore immobiliare

Giacobino a pagina 9

Nella Locride sorpresi 237 «furbetti»
Il reddito di cittadinanza all'imprenditore in Ferrari

Frasca a pagina 10

Roma, il virus mette in crisi i ristoranti cinesi

Caos sanità nella Capitale

Altro blocco delle barelle e gli ospedali vanno in tilt

Sbraga a pagina 13

... Un caso sospetto di coronavirus a Bari. Si tratta di una donna ora ricoverata in isolamento. In base ai primi esami è stata individuata una positività per micoplasma. Questo spingerebbe ad escludere l'eventualità del virus cinese. A Roma, nel quartiere Esquilino, cresce la paura e i ristoranti cinesi restano vuoti.

Conti e Lenzi alle pagine 2 e 3

Ridotte le promozioni del 2020

Bankitalia taglia i sottufficiali e il sindacato alza le barricate

Caleri a pagina 7

Dopo l'addio di Di Maio

Dalla giustizia ai Benetton Grillini senza comando

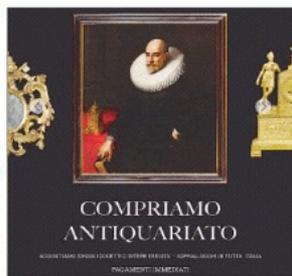
Solimene a pagina 5

Crisi economica
Chiudono tutte le gelaterie targate Grom

Di Pietro a pagina 31

Alimentare
Filiera Italia diventa fondazione e la guida Moavero

Carta a pagina 32



Il diario
di Maurizio Costanzo



Lo ammetto: questo virus che sta facendo vittime in Cina e che sta arrivando anche in altri Paesi, mi preoccupa moltissimo. È una forma di polmonite letale, infatti ci sono morti in Cina e altrove. Stanno facendo grandi controlli negli aeroporti. Ecco: continuo e li faccio con sempre maggior cura. Di pensieri ne abbiamo molti, non è che ci dobbiamo preoccupare anche del virus cinese? Come viaggi, allora, non possiamo allontanarci dal Mediterraneo? Sarà che a me, le epidemie, fanno paura da sempre. Come quando, a Napoli e in Campania, ci fu, anni fa, un'epidemia di colera. Insomma: stiamo attenti.





VIDEOFORUM 2020
Le risposte degli esperti ai quesiti posti dagli spettatori
da pag. 25

WEB TAX
Saldo e dichiarazione nel 2021 su calcoli del 2020
Galli a pag. 28

SERVIZI ELETTRONICI
Entro i 10 mila euro l'Iva si pagherà nel paese del fornitore
Ricca a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Clima - Il disegno di legge di delegazione europea 2019
Iva - Il dls su servizi elettronici e tlc
IO ONLINE Cassazione - La sentenza sulle rimanenze
Notifiche - La sentenza sulle società esteroestite

Federico Pizzarotti (sindaco di Parma): l'M5s è nato in Emilia-Romagna e adesso rischia di morire
Alessandra Ricciardi a pag. 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Forfettari, limiti già in vigore

Secondo il sottosegretario al Mef, Maria Cecilia Guerra, le cause ostantive introdotte dalla legge di Bilancio sono scattate dal primo gennaio scorso

Secondo quanto dichiarato ieri dal sottosegretario all'Economia Maria Cecilia Guerra, le nuove cause ostantive (reintrodotte dalla legge di Bilancio 2020) entrano in vigore immediatamente dal 1° gennaio 2020. Secondo la Guerra: «In tempi brevissimi vi sarà anche un chiarimento ufficiale». E non ci si può appellare allo Statuto dei diritti del contribuente perché non si tratta di un nuovo adempimento fiscale.

RETROMARCIA POLITICA
Con le dimissioni di Di Maio è tornata la Prima repubblica
De Tomaso a pag. 7

Al Politecnico di Torino si formano esperti del clima da tutto il mondo



Effetto Greta. A Torino, la città che in agosto ospiterà il raduno internazionale del movimento ecologista Fridays for future, si formeranno i super esperti dei cambiamenti climatici. Col primo master di secondo livello sulle soluzioni per l'adattamento e la mitigazione ambientale promosso dal Politecnico. Il corso di studi è stato inaugurato lo scorso lunedì. Ed è intitolato «Climate change: adaptation and mitigation solutions». Gli studenti iscritti sono 20. E provengono anche da Brasile, India, Libano, Messico e Pakistan. Il master, oltre ai docenti del Politecnico, vedrà in cattedra i professori degli atenei di Cambridge, del Cile, della Catalogna e di Berkeley.

DIRITTO & ROVESCIO
La rapina avvenne in una banca di Cremona 12 anni e 36 giorni fa. Il 10 dicembre 2007 era un lunedì, quando si presentò nella filiale del Banco di Brescia, oggi Ubi Banca, un rapinatore con il berretto di baseball ben ficcato in testa e, come arma, un semplice tagliarino. La rapina gli fruttò un'incassa di mille euro. Gli imputati e un cliente vennero poi chiusi in uno sgobazzino. I protagonisti di quella vicenda si sono ritrovati adesso in Tribunale. La cassiera, nel frattempo, è andata in pensione. Il direttore della filiale ora lavora a Brescia e andrà in pensione fra sette giorni. Il carabinieri che era in servizio a Cremona è dovuto arrivare da Viterbo. Intanto il cliente è diventato nonno sette volte. E il poliziotto che aveva verbalizzato il primo interrogatorio al rapinatore ha già appena la divisa. La giustizia lenta qui si è trasformata in una harselletta. Fa ridere. Ma perde in dignità.

ECOBONUS
Condomini, per la detrazione serve il placet del tecnico
De Stefania a pag. 31

PIÙ DI 1,3 MLD DI ABITANTI
India nazione più popolosa Ma Pechino contesta le cifre
Scarone a pag. 11

TUTELA E PROMOZIONE
I big del Made in Italy entrano in Filiera Italia
Chiarello a pag. 14

NUOVE PRODUZIONI
Amazon Prime Video presenta i suoi volti italiani
a pag. 16

INTERNAZIONALE
Sky e Nbc preparano un canale all news
Secchi a pag. 16

AGLI CHAMPS-ÉLYSÉES
Nespresso chiude la sua vetrina storica a Parigi
Sottillaro a pag. 15

SEI UN GIOVANE COMMERCIALISTA? ENTRA NEL NETWORK DI NOVERIM

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

noverim network TOGETHER TO COMPETE

YOUNG FACTOR TO COMPETE

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

Unione Nazionale Giovani Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili

LA NAZIONE

VENERDÌ 24 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
INSTANT CEREALS

Generazione Z: inchiesta tra luci e ombre

**Il baby portiere
campione di onestà
'Gol, il pallone è dentro'**

Puccioni e Benedetti alla pagine 10 e 11



Livorno

**Modigliani
100 anni
di genialità**

Walch e Biagioni a pagina 14

ristora
INSTANT DRINKS

La telefonata che avvelena il voto

Regionali in Emilia, il sindaco di Jolanda di Savoia accusa Bonaccini e pubblica le sue frasi su Facebook

Servizi da pag. 2 a pag. 6

L'endorsement pro Salvini

**Mihajlovic,
le parole
che dividono**

Michele Brambilla

S inisa Mihajlovic ha detto al nostro giornale di avere molta stima di Matteo Salvini e di augurarsi, per le elezioni regionali dell'Emilia-Romagna, una vittoria di Lucia Borgonzoni, candidata del centrodestra. Abbiamo una certa età e di endorsement ne abbiamo visti parecchi. Per stare a queste elezioni, ad esempio, pochi giorni fa avevamo ospitato quello di un altro grande sportivo, Julio Velasco, il quale, al contrario di Mihajlovic, appoggia il candidato di centrosinistra, Stefano Bonaccini. Mai però avevamo visto tante e tali reazioni di odio, tanti insulti e tante minacce come ne ha ricevute ora Mihajlovic.

Continua a pagina 5

I PRIMI CASI SOSPETTI IN EUROPA. IERI PAURA PER UNA DONNA A BARI
IN CINA IL CONTAGIO È PARTITO DAI SERPENTI. CHIUSE QUATTRO CITTÀ



Farruggia e Femiani alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ'

Opere difforme all'appalto

**Tramvia
C'è un'inchiesta
per frode
Nove indagati**

Brogioni in cronaca

Fiorentina

**I viola alzano
a 15 milioni
l'offerta per Duncan**

Giorgetti nel QS

Carenza di personale

**Guardia medica
Salta il servizio
notturno**

Ulivelli in cronaca



Maxi operazione in Calabria: 237 nei guai

**Reddito di cittadinanza:
furbetti con ville e Ferrari**

G. Rossi, Marin e Nitrosi alle pagine 12 e 13



L'inchiesta pubblicata dall'Osservatore Romano

**Stress da lavoro e abusi
Dossier choc sulle suore**

Fabrizio a pagina 15

Prostamol
Integratore alimentare a base di Serrano Repens
(Ex. Coni Lancia e Lancia la Terza) della
Ditta CROSTINI & C. s.p.a. di Sesto San Giovanni (MI)

**IL PIÙ VENDUTO
IN FARMACIA'**

SCOPRI DI PIÙ SU
BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Carlo Verdelli*

Anno 45 - N°20

Venerdì 24 gennaio 2020

Oggi con *Weekend e il Venerdì*

In Italia € 2,00

TRE GIORNI AL VOTO

Arrembaggio Salvini E Conte in trincea

Il leader leghista fa campagna sfruttando il tema dei minori e portando sul palco la madre di Tommy, il piccolo ucciso nel 2006. Il timore per l'esito delle regionali investe il governo. Il premier diserta Davos e rilancia approvando il taglio del cuneo fiscale

A Bibbiano le Sardine vincono la sfida delle piazze: "No all'odio"



▲ Le due piazze contrapposte. A sinistra: il comizio della Lega a Bibbiano in vista del voto regionale di domenica. A destra: l'iniziativa della Sardegna in piazza Libero Grassi. NICOLA MARFISI/CLAS/DIA GRECO/AGF

di Candito, Casadio, Ciriaco, Cuzzocrea, Di Raimondo, Giovara, Lauria, Longo, Lopapa, Petrini, Sannino, Smorto e Venturi • alle pagine 2, 3, 4, 6, 7 e 11

Il commento

Sulla pelle dei bambini

di Gad Lerner

Fai tirare giù quel cartello davanti al palco», ordina il militante del servizio d'ordine. C'era scritto: "Comunisti ladri di bambini". Subito accanto, in prima fila, Samanta Nicolini ne reggeva un altro, firmato, mentre con la mano sinistra innalzava un crocifisso: "Pieni poteri a Salvini!!! Subito il voto o tutti in piazza. È il popolo che sceglie".

• a pagina 30

Dopo le polemiche Rai

Gualtieri lunedì pronto a sfiduciare l'ad Salini

di Giovanna Vitale

• a pagina 9

Le urne

Se il Vaffa vale più del buon governo

di Piero Ignazi

Dalle campagne intorno a Busseto sembra alzarsi il Coro dei Lombardi, scesi a liberare una terra ancora in mano ai rossi infedeli. Conquistare la placida Emilia-Romagna non sembra un sogno impossibile. Questa regione ha un'aria sazia, appagata dagli straordinari successi in campo economico, tecnologico e culturale.

• a pagina 31

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

Peso netto: 15,13 g

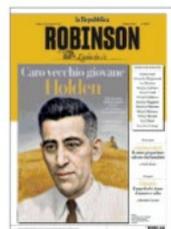
E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

A. MENARINI

* Fonte: Mercato integratori, all'incirca al barile di Serenoa Repens, dati IQVIA. Ultimo Anno: febbraio, novembre e 2019

Da domani Robinson



Salinger e il mito del caro vecchio Holden

L'Oms: "Per ora non c'è emergenza"

Virus, la paura contagia l'Italia. Rientra l'allarme per un caso Bari

Un'altra giornata di contagi e di nuovi casi, confermati o solo sospetti, fuori dalla Cina. Tra questi uno anche in Italia, a Bari, dove le prime analisi escludono il virus cinese. Il nuovo coronavirus di Wuhan mette paura e le autorità di Pechino decidono di isolare, dopo la metropoli da 11 milioni di abitanti, altre località: 20 milioni di persone che non possono allontanarsi dalle loro città né con treni né con aerei.

di Bocci, De Matteis e Santelli • alle pagine 16 e 17



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Mariti, 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

con Graphic Novel Shoah € 11,90

NZ

Sanremo Da Benigni a Georgina spunta la guerra dei cachet

TAMBURRINO E VENTIGNONI - P. 27



#Metoo Stop alle molestie sul set L'esperto di sesso consiglia gli attori

ADRIANA MARINIBIOLI - PP. 26-27

Cultura Nuovo invito ad Altaforte al Salone del Libro è ancora scontro

CATALANO E INSALACO - P. 29



LA STAMPA

VENERDÌ 24 GENNAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 23 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

INTERVISTA AL COMMISSARIO UE PER L'ECONOMIA, CHE INVITA IL NOSTRO PAESE A TAGLIARE IL DEBITO

Gentiloni: web tax entro un anno

“L'accordo franco-americano crea lo spazio per una trattativa, ma se va male decide l'Europa” Merkel cancella la paura recessione: è più lontana. Pence a Roma per discutere di dazi e Libia

I PREDIUDIZI AMBIENTALISTI

LA RICETTA VERDE DI TRUMP

ALBERTO MINGARDI

Cinque anni fa Donald Trump scalava il Partito repubblicano profetizzando marginalità e declino della potenza americana. A Davos ha sfoderato un vocabolario per lui nuovo, quello dell'ottimismo e della speranza.

Come hanno reagito le classi dirigenti europee? Come fanno sempre: sottovalutando Trump. Invece i suoi argomenti andrebbero presi sul serio. Sono essenzialmente tre.

CONTINUA A PAGINA 25

MARCO BRESOLIN MARCO ZATTERIN INVIATI A DAVOS

Un accordo a livello globale sul fisco che conduca a una imposta digitale e una tassazione minima per le imprese si può fare, sostiene Paolo Gentiloni. - P. 3

BARBERA E SFORZA - P. 2

IL NUOVO AD DI ATLANTIA

“Senza concessione il gruppo Autostrade rischia di sparire”

FRANCESCO SPINI - P. 7

LA VICEPRESIDENTE DELLA COMMISSIONE UE

Vestager apre all'Ilva “Pronti a discutere sugli aiuti di Stato”

EMANUELE BONINI - P. 20

Virus: 20 milioni di cinesi in isolamento

Bari, falso allarme per un caso sospetto



All'aeroporto di Fiumicino il personale medico si prepara a controllare i passeggeri in arrivo da Wuhan, in Cina. RADICIONI E TOGNOTTI - P. 13

BIBBIANO: PAREGGIO IN PIAZZA TRA LA LEGA E LE SARDINE

M5S, idea Taverna leader Fico e Patuanelli provano a mettere all'angolo Di Maio

Patto a quattro nel Movimento 5 Stelle per Taverna leader. Asse tra Conte, Fico e Patuanelli contro il ritorno di Di Maio. Anche Fracarro molla il ministro che spera nel tandem con Appendino. Il giorno dopo l'addio l'ex capo politico dei grillini va in Emilia-Romagna per sostenere il candidato Benigni. E lancia un avvertimento agli alleati: «Faranno di tutto per farci cadere e non tagliare i deputati». Il governo cerca consensi e spinge sul taglio delle tasse.

CAPURSO, GIOVANNINI, GIUBILEI, LONBARDO, MARTINI E SORGI - PP. 4-5 E 9

NUOVO CASO A MODENA

Gabrielli contro Salvini per lo show al citofono: no giustizia porta a porta

AMEDEO LA MATTINA - P. 8

L'ANALISI

Dal fascismo a Santori l'Emilia Romagna incubatrice d'Italia

GIOVANNI DELLENA - P. 10



BUONGIORNO

Che il leader del maggior partito italiano, scortato da folla e telecamere, suoni al campanello di un diciassettenne tunisino a dargli dello spacciatore, senza sapere nulla di lui, se non per sentito dire nella ronda serale, e che tutto questo sia stato fatto passare per una bravata da una buona maggioranza, non dice più nulla di Salvini ma dice molto del Paese che stiamo diventando, una terra di conquista per unni e visigoti ad honorem. Silvio Berlusconi, il liberale, il nemico della giustizia sommaria, ha detto vabbè, Salvini forse si poteva contenere, ma il problema della droga è molto grave, un po' come dire che, siccome il problema della mafia è grave, si può citofonare a Berlusconi a dargli del compare di Riina. Gli altri di Forza Italia zitti. Tutti zitti, col loro garantismo on demand. L'ultimo nordafricano di cui

Aronne Piperno

MATTIA FELTRI

si sono occupati, Costituzione e codici alla mano, in nome della civiltà giuridica eccetera, è Ruby Rubacuori. Ma il bello deve venire. L'Ambasciata tunisina ha protestato ufficialmente, e una frotta di leghisti ha risposto di non rompere tanto le scatole, che comunque di tunisini spacciatori qui sono piene le galere. Come il marchese del Grillo che non voleva pagare il lavoro dell'ebanista Aronne Piperno perché «tu sei giudeo, e i tuoi antenati falegnami hanno fabbricato la croce su cui è stato inchiodato Nostro Signore Gesù Cristo. Posso esse' ancora un po' incazzato?». Una logica stringente: andiamo a mettere stelle gialle con scritto spacciatore sui citofoni di ogni tunisino. Lo si dice anche perché fra poco è il Giorno della Memoria. Magari ci ricordiamo pure di questo. —

STAMPA PLUS ST+

MEMORIA

FABIANA MAGRI

I grandi del mondo riuniti a Gerusalemme per ricordare la Shoah

P. 12



LO SVIZZERO SCHMIDHEINY

SILVANA MOSSANO

L'intervista choc di Mr Eternit: "Odio gli italiani"

P. 15



LE STORIE

LUCA LOVELLI

Se l'inter sui social parla latino

P. 30

ROBERTO FIORI

I cercatori di tartufi corteggiati da Hollywood

P. 30



IN EDICOLA

MF+BIASO

CAMPIONI DEI FONDI 2020

L'ANNUARIO DELL'INVESTITORE

CON

Jean-Paul Gaultier dà l'addio alle passerelle

Il creativo, il cui marchio è controllato da Puig, lascia gli show ma non la moda

Manzoni in MF Fashion



Jean-Paul Gaultier

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Il virus cinese spaventa il petrolio e le borse

Gli investitori temono una forte riduzione della domanda globale

Corvi a pagina 2

Anno XXXI n. 017
Venerdì 24 Gennaio 2020
€2,00 *Classificatori*



IN EDICOLA

Patrimoni

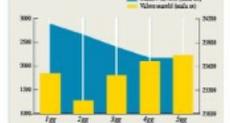
2020

SORPRESE DI INIZIO DECENNIO

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

Corriere della Sera - Gruppo Editoriale L'Espresso - Gruppo Editoriale Il Sole 24 Ore - Gruppo Editoriale Il Venerdì - Gruppo Editoriale L'Espresso - Gruppo Editoriale L'Espresso

Gruppo Editoriale L'Espresso - Gruppo Editoriale L'Espresso - Gruppo Editoriale L'Espresso



BORSA +0,00% 1€ = \$1,1091

BORSE ESTERE			
Dow Jones	29.188		
Nasdaq	9.596		
Tokyo	23.795		
Francfort	13.388		
Zurigo	10.814		
Londra	7.608		
Parigi	5.872		
VALUTE-RENDIMENTI			
Euro-Dollaro	1,1091		
Euro-Sterline	0,8490		

FOCUS OGGI

Sky aumenta i clienti ma i ricavi sono in discesa

La pay tv europea, controllata dal colosso americano Comcast, accusa l'effetto delle norme che hanno bloccato gli spot delle scommesse in Italia e Gran Bretagna

Montanari a pagina 11

I conti spingono STM in borsa

Risultati 2019 in linea con le aspettative del mercato. A Piazza Affari il titolo balza del 6,5%

Pioromanti a pagina 10

Bondholder Astaldi contro Johnson e Banco Posta

Il fronte degli obbligazionisti del general contractor, in opposizione ad alcuni punti del concordato, valuta azioni legali per appurare le responsabilità relative agli amminicanti

Caroselli a pagina 7

ELEZIONI REGIONALI IL GOVERNO DECIDE DI ESAMINARE IL DECRETO SUL CUNEO FISCALE PRIMA DI DOMENICA

La paura del voto taglia le tasse

Conte rinuncia ad andare a Davos e Gualtieri torna prima dal World Economic Forum per blindare l'esecutivo dalle scosse che arrivano dai 5 Stelle. Sforbicata da 600 euro per i redditi fino a 28.000 €

(Pira a pagina 4)

LA PROSSIMA RIUNIONE DEL CDA AVVIERÀ L'ITER PER IL RIENTRO DEL TITOLO A PIAZZA AFFARI. DOSSIER ALL'ESAME CONSOB

Banca Carige tornerà in borsa entro maggio

In arrivo il nuovo vertice dell'istituto ligure, che dovrà procedere anche al raggruppamento delle azioni

(Gualtieri a pagina 6)

IN FRANCIA

Generali accelera nel fintech e compra la piattaforma online Altaprotifs

(Messia a pagina 7)

VIA ALLA REVISIONE STRATEGICA

Lagarde: a fine anno la nuova Bce Per Francoforte possibile anche un Quantitative Easing più verde

(De Mattia e Ninfolo a pagina 3)

WORLD ECONOMIC FORUM 50 YEARS

Starace (Enel): città decisive contro il climate change

(Cabrini a pagina 5)

FINANZIAMENTI

Da Bei e Unicredit 400 milioni alle pmi per la digital transformation

(Montanari a pagina 9)

OPERAZIONE DA OLTRE UN MILIARDO

La francese Geopost conquista il controllo del corriere Brt e sfida Poste nelle spedizioni

(Montanari a pagina 8)

IL ROMPISPREAD

Testimoni di Genova, Lotta Comunista, rappresentanti Folletto e adesso anche Salvini... «Io ve lo brucio 'sto cufonolo!»

SOLO OTTIME RAGIONI PER INVESTIRE IN OBBLIGAZIONI INTEK 2020-2025

4,50%*

PRECEDENTE EMISSIONE: Obbligazioni INTEK 2015-2020 interamente sottoscritte da più di 2.000 sottoscrittori

ANDAMENTO STORICO: valore di quotazione delle Obbligazioni INTEK 2015-2020 sempre compreso tra il 99 e il 104% del valore nominale

LOTTO MINIMO DI INVESTIMENTO: 1.080 euro

Dal 27 gennaio al 14 febbraio sarà possibile sottoscrivere alla pari le **Obbligazioni INTEK 2020-2025** al tasso fisso del **4,50%***

Dal 27 gennaio al 11 febbraio per i possessori delle **Obbligazioni INTEK 2015-2020** sarà possibile scambiare **1 obbligazione vecchia con 1 nuova.**

L'Offerta in Sottoscrizione delle Obbligazioni Intek Group SpA 2020-2025 (codice ISIN IT0005394884) è indirizzata al pubblico indistinto in Italia. Per sottoscrivere, rivolgetevi alla tua banca o al tuo intermediario. Prima dell'adesione leggere il Prospetto Informativo. L'approvazione del Prospetto non deve essere intesa come approvazione dei titoli offerti.

L'Offerta Pubblica di Scambio parziale su massime n. 2.354.253 obbligazioni è rivolta ai possessori delle Obbligazioni Intek Group SpA 2015-2020 in circolazione (codice ISIN IT0005074577) ed è effettuata alla pari rispetto ai rispettivi valori nominali. Per aderire all'Offerta Pubblica di Scambio, rivolgetevi alla tua banca o al tuo intermediario. Prima dell'adesione leggere il Documento d'Offerta.

Per maggiori informazioni sull'offerta in sottoscrizione e sull'offerta di scambio è possibile consultare la documentazione sul sito www.itkgroup.it/operazionistraordinarie oppure contattare il Global Information Agent Georgeson tramite mail a offerte-intek@georgeson.com o chiamando il Numero Verde 800 123 793

INTEK GROUP

MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE. L'Offerta in Sottoscrizione di Obbligazioni del Prestito Obbligazionario "Intek Group SpA 2020-2025" è indirizzata al pubblico indistinto in Italia, a investitori qualificati in Italia e a investitori istituzionali all'estero. Le Obbligazioni, del valore nominale di 21 € e sono emesse, saranno emesse ad un prezzo pari al 100% del valore nominale, entro una durata di 5 anni ed una cedola fissa annua lorda del 4,50% pagata annualmente in via anticipata, offrendo un tasso di rendimento annuo lordo effettivo e scadenza del 4,50%. Alla scadenza, il Prestito Obbligazionario verrà rimborsato alla pari, ovvero al 100% del valore nominale. È inoltre prevista la facoltà per Intek Group SpA (Intek) di rimborsare anticipatamente, anche parzialmente, le Obbligazioni a discrezione della scadenza del contratto emessa, secondo le modalità previste dal Prospetto Informativo. La presente offerta di acquisto delle Obbligazioni Intek Group SpA 2020-2025 è riservata ai possessori delle Obbligazioni Intek Group SpA 2015-2020 in circolazione (codice ISIN IT0005074577) (Borsa Italiana SpA, emittente degli intermediari). Il Prestito Obbligazionario sarà approvato dalla Consob in data 23 gennaio 2020 e l'Offerta di Scambio è rivolta ai possessori delle Obbligazioni "Intek Group SpA 2015-2020" (Obbligazioni 2015). Intek Group SpA ha autorizzato a ciascun aderente all'Offerta di Scambio n. 1 Obbligazione (emessa in massima contabilità dalle Creditori) oggetto dell'Offerta in Sottoscrizione per ogni Obbligazione 2015 portata in adesione all'Offerta di Scambio, che si pagherà in denaro del tasso fisso nominale lordo del 4,50% di rendimento. Per l'Offerta in Sottoscrizione la cedola annua nominale del 4,50% è pari al 100% del valore nominale. L'Offerta di Scambio è riservata ai possessori delle Obbligazioni Intek Group SpA 2015-2020 in circolazione. Prima dell'adesione alla Offerta leggere il Prospetto Informativo approvato dalla Consob in data 23 gennaio 2020 ed il Documento d'Offerta, che in base alle norme in vigore ha natura pubblicitaria e non è pertanto atto oggetto di approvazione da parte di Consob. Il Prospetto Informativo ed il Documento d'Offerta sono disponibili, in formato cartaceo, per tutte le durata della Offerta, presso la sede legale di Intek, in Milano, Foro Buonaparte n. 14, in formato elettronico, sul sito internet di www.itkgroup.it/operazionistraordinarie (selezionando il Documento d'Offerta, presso l'Intermediario incaricato dal Coordinatore della Borsa della Borsa della Borsa, Equate SpA), con unico agente in Milano, Via Turati n. 8. Si invita, in particolare, a prendere visione della spiegazione e dei rischi sull'investimento in obbligazioni.

Il Piccolo

Trieste

dopo oltre due anni e 22 milioni di investimenti

Magazzini senza industrie L'inerzia di Roma stoppa il Punto franco di Bagnoli

Solo bobine e legname stoccati, non c'è ancora traccia degli insediamenti promessi FreeEste è ostaggio del mancato inserimento dell'extradoganalità nelle norme Ue

Diego D'Amelio Era l'estate 2017 e una conferenza stampa organizzata da Regione, Autorità portuale e Interporto di **Trieste** annunciava la nascita del Punto franco di Bagnoli della Rosandra. Le istituzioni promettevano i primi insediamenti industriali entro un semestre, ma chi si trova oggi a visitare gli spazi di FreeEste si imbatte in ben altri scenari: l'investimento da 22 milioni per consentire all'Interporto di rilevare due capannoni della Wärtsilä e creare le relative infrastrutture non si è ancora tradotto nell'arrivo di imprese manifatturiere. Esattamente un anno fa, doganieri e finanziari si sono installati nell'area permettendo l'avvio delle attività, ma FreeEste è ancora utilizzata solo per lo stoccaggio di merci, ben lontana dall'impiego promesso. La stasi non dipende da una cattiva gestione sul piano locale, ma dalla difficoltà ad applicare il decreto con cui sempre nel 2017, dopo decenni di mancata chiarezza, il governo di centrosinistra ha affidato all'Autorità portuale il potere di autorizzare gli insediamenti industriali in Punto franco. Il decreto era sembrato la pietra filosofale, ma ci si dimenticava che il governo non aveva mai preteso l'inserimento dell'extradoganalità del **porto** di **Trieste** nel Codice doganale dell'Unione europea, per evitare che tale regime speciale scontentasse gli altri territori. Il particolare status giuliano, riconosciuto dal Trattato di pace del 1947, non è allora mai stato riconosciuto dall'Ue e l'Agenzia delle Dogane italiana continua di conseguenza ad avere voce in capitolo su quanto avviene nel **Porto** franco, attirandosi una certa ostilità degli operatori triestini, che tuttavia dovrebbero rivolgere le proprie proteste verso i governi che si sono succeduti. Il nodo non è di poco conto, perché la burocrazia italiana non pare apprezzare un sistema che frustrerebbe altre aree del Paese e provocherebbe un aggravio di pratiche con la necessità di personale aggiuntivo. La prova del nove è davanti agli occhi, se in due anni e mezzo l'Agenzia delle Dogane non ha autorizzato nemmeno una proposta di insediamento a Bagnoli, nonostante l'Autorità portuale abbia sottoposto al vaglio una decina di ipotesi fatte pervenire da aziende italiane e straniere, interessate a operare in regime di esenzione fiscale per quanto riguarda importazione, lavorazione ed esportazione. Possibilità pubblicizzate dall'Authority nelle sue relazioni con gli imprenditori, ma la cui inapplicabilità rischia di diventare un boomerang a livello di immagine dopo le speranze suscitate da un'opportunità che sarebbe unica nel continente europeo. A Bagnoli le uniche cose che si vedono sono bobine di metallo e legname, stoccati in attesa di partire per la destinazione finale. L'idea era di usare proprio questi materiali per dare vita alle prime attività manifatturiere, ma il nict delle Dogane pare insuperabile, nonostante il presidente dell'Interporto Giacomo Borruso assicurasse ottimisticamente a inizio anno che le prime lavorazioni sarebbero partite entro l'estate. Ferma è pure la realizzazione del magazzino refrigerato, voluto dall'Autorità portuale per conservare vini e prodotti alimentari destinati all'esportazione in Cina. Anche se l'operazione Wärtsilä ha fruttato 50 assunzioni per gestire gli aspetti logistici, non c'è insomma traccia del laboratorio che, secondo l'allora governatrice Debora Serracchiani e il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino, avrebbe dovuto dimostrare in tempi rapidi il futuro dell'economia triestina, basato sull'intreccio tra **porto** e industria di trasformazione e confezionamento. Nell'area ex Wärtsilä ci si limita ad applicare le facilitazioni già vigenti nel resto del **porto**, ma





Il Piccolo

Trieste

e stranieri, mancato pagamento di dazi, accise e Iva in entrata, possibilità di pagare in uscita con un differito di 180 giorni, incasso dell' Iva al momento dell' arrivo a **Trieste** anche senza la partenza per la destinazione finale. A FreeEste si attende che Roma si mobiliti e a breve dovrebbero partire gli investimenti per realizzare tre nuovi binari e la pavimentazione di piazzali che oggi sono ancora prati: il rilascio dei permessi da parte dei ministeri competenti dovrebbe essere imminente. I lavori consentiranno di affiancare ai 70 mila metri quadrati di capannoni 150 mila metri quadrati di spazi scoperti per lo stoccaggio. Da qui le merci partiranno, si spera dopo una trasformazione industriale che produca valore aggiunto, verso il nodo ferroviario di Aquilinia, che dovrebbe essere realizzato entro il 2021 grazie a un investimento di 17 milioni da parte di Rfi. Pur senza il riconoscimento del **Porto** franco, le potenzialità di FreeEste sono ad ogni modo indiscutibili, se è sempre più vicino l' ingresso nella compagine societaria di un colosso come il **Porto** fluviale di Duisburg. In Germania guardano con grande interesse alle possibili esenzioni fiscali e all' opportunità di accedere all' Europa centrale dall' Adriatico, servendosi di un sistema ferroviario in via di potenziamento. Per differenziare la propria offerta rispetto ai classici approdi del Nord, il più grande hub della logistica europea valuta così di acquisire il 10% delle quote di FreeEste per entrare nel Cda dalla porta principale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

propeller club

Terminalisti e istituzioni a confronto sulla crescita

Si parlerà anche dell' applicazione dello status di porto franco internazionale nella riunione del Propeller Club in programma lunedì prossimo alle 18 nella sala Piccola Fenice di via San Francesco. In particolare si farà riferimento alla normativa che, con il recente decreto attuativo (approvato nel 2017), ha dato esecuzione all' Allegato VIII del Trattato internazionale di Pace, firmato a Parigi il 10 Febbraio 1947. «L' extradoganalità è un elemento fondamentale per applicare in maniera completa lo status di porto franco, così come previsto - sostiene Fabrizio Zerbini, presidente di Trieste Marine Terminal ma anche alla guida dell' Associazione terminalisti del Friuli Venezia Giulia - dal Trattato internazionale firmato a Parigi nel 1947. Il riconoscimento della extra territorialità doganale sarebbe in grado di garantire vantaggi per le industrie manifatturiere, nonché un rilevante incremento dei traffici portuali, con conseguente aumento delle ricadute economiche ed occupazionali a livello regionale e con benefici anche per l' Erario nazionale». Di questo, nel corso dell' incontro intitolato: "Porto di Trieste, crescita e ottime prospettive ma resta da risolvere il nodo dell' applicazione completa dello status di porto franco internazionale", parleranno in qualità di relatori Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**, Stefano Patuanelli (in collegamento telefonico), ministro dello Sviluppo economico, un rappresentante della Regione, la deputata dem Debora Serracchiani, Stefano Visintin, presidente Confetra FVG, e Sergio Razeto, presidente Confindustria Venezia Giulia. Tra i nodi centrali anche l' uscita del Porto di Trieste dalla lista delle Zone franche comunitarie, plurime in Ue, per divenire Porto Franco Internazionale ed un unicum a livello europeo.



Il Piccolo

Trieste

Depositata dalla parlamentare dem Serracchiani una proposta di legge per agevolare la portualità cittadina. Previsto anche il riconoscimento dello status di Zona economica speciale

Esenzioni fiscali, sconti Imu e detassazioni degli stipendi per rilanciare la specialità

Il focus Esenzioni Iva, abbattimento dell' Imu, detassazione degli stipendi e applicazione di nuove agevolazioni per le imprese. Poggia su quattro pilastri la proposta di legge appena depositata della deputata Pd Debora Serracchiani per dare forza al porto di Trieste, in attesa che il governo mantenga gli impegni assunti dai ministri Stefano Patuanelli e Paola De Micheli, sbloccando la nascita del regime di porto franco. Nella conferenza di presentazione dell' iniziativa, l' ex governatrice ha parlato di «segnale alla città e al Paese: vorremmo che il governo si impegnasse per Trieste e sui porti in generale. La specialità del nostro scalo va riconosciuta, dopo decenni in cui le prerogative del porto franco sono rimaste sulla carta, nonostante il trattato di pace del 1947 e il memorandum di Londra del 1954 abbiano sancito extradoganalità ed extraterritorialità del porto, mentre il decreto del 2017 ha indicato l' Authority come soggetto amministrativo che ha le prerogative per prendere le decisioni nei punti franchi». In attesa che la specialità sia riconosciuta non solo sulla carta, il testo cerca di apportare delle migliorie alla gestione delle attività portuali attraverso esenzioni coperte con l' istituzione di un Fondo per lo sviluppo del porto franco di Trieste dotato di 50 milioni all' anno. Ma prima bisognerà capire se le relazioni politiche e territoriali nella maggioranza giallorossa consentiranno davvero la calendarizzazione della legge nelle commissioni competenti della Camera. Allo scopo Serracchiani è già intervenuta sul ministro dell' Economia Roberto Gualtieri. Il primo articolo del testo recepisce una direttiva Ue sui punti franchi inapplicata in Italia, che permetterebbe di importare ed esportare attraverso Trieste merci da e verso l' Unione europea in esenzione Iva. Lo scalo verrebbe considerato zona extra Ue e ciò rappresenterebbe un viatico importante per il successivo riconoscimento del porto franco da parte dell' Unione, sempre ammesso che Roma voglia combattere una battaglia che rischia di scontentare altre aree del Paese. L' articolo 2 punta invece a risolvere l' applicazione dell' Imu in tutte le aree portuali italiane, procedendo all' esenzione dal pagamento della tassa sugli immobili e annullando così iniziative come le multe spiccate nelle scorse settimane dalla Finanza a una trentina di imprese dello scalo giuliano. La legge prevede inoltre il riconoscimento per il porto di Trieste dello status di Zona economia speciale, finora applicato solo nell' Italia meridionale per creare una cornice da riempire con incentivi e detassazioni a favore delle aziende che lavorano in area portuale. «Nascerebbe la Zes-Zona industriale di Trieste - ragiona Serracchiani - in attesa che il governo applichi pienamente l' extradoganalità del porto franco». L' ultimo articolo viene infine incontro alle richieste dei lavoratori portuali triestini, che chiedono l' applicazione dell' allegato VIII e la totale detassazione degli stipendi: il Pd sceglie un approccio più morbido, con sgravi fiscali di 3 mila euro annui per un triennio per le nuove assunzioni in tutti i porti italiani e abbattendo nella sola Trieste l' imponibile sui redditi da lavoro portuale nella misura di 7.500 euro annui. I vantaggi peserebbero sulle casse dello Stato, ma il tutto sarebbe compensato dalla copertura di 50 milioni all' anno indicata nella legge: «Un investimento che il Paese fa sul porto - conclude - perché i porti sono un volano di sviluppo straordinario e l' Italia deve investire sugli scali che si sono evidenziati nei rapporti con la Cina e che sono stati individuati dall' Ue per i finanziamenti



Il Piccolo

Trieste

allo sviluppo logistico. **Trieste** rappresenta una piattaforma straordinaria con il suo affaccio verso l' Europa». Per il segretario generale dell' Authority Mario Sommariva questa «preziosa iniziativa contiene misure realistiche e sostenibili, che darebbero un contributo importante allo sviluppo della portualità». Pieno appoggio anche da spedizionieri e Confindustria, che tifano però per l' obiettivo massimo: secondo il presidente di Aspt-Astra Stefano Visintin, «la Zes deve essere un ponte verso il **porto** franco, che permetterebbe di ripopolare **Trieste** di industrie», mentre per Sergio Razeto, «è interesse di tutti avere il **porto** franco e poter fare trasformazione industriale». La risposta arriva da Serracchiani: «Ora il governo deve chiarire all' Europa che **Trieste** è punto franco internazionale anche per il Codice delle dogane europeo. In questo modo la normativa nazionale di allineerà a quella europea e avremo finalmente un' interpretazione corretta». --D.D.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

l' attacco forzista

«Sommariva alla conferenza Pd, atto inopportuno»

«È ammissibile, per lo meno dal punto di vista dell' opportunità, che a un' iniziativa di una parte politica partecipi un dirigente statale». Lo chiedono gli esponenti forzisti Sandra Savino, Giuseppe Nicoli, Mara Piccin e Alberto Polacco, annunciando interrogazioni rispettivamente rivolte al governo Conte e alle giunte Fedriga e Dipiazza in merito alla «partecipazione del segretario generale del Porto, Mario Sommariva, alla conferenza stampa di Serracchiani». «Appare sempre più evidente - osservano - l' importanza delle scelte dell' Authority per Trieste e per il Fvg. Per questo appare inopportuno che i suoi vertici partecipi a iniziative di parte. Governo, Regione e Comune non possono restare indifferenti».

The screenshot shows a newspaper page with a main headline: "Esenzioni fiscali, sconti Imu e detassazioni degli stipendi per rilanciare la specialità". Below the headline is a photograph of a red truck. To the right of the truck, there is a small text box with the title "Sommariva alla conferenza Pd, atto inopportuno". The page also features a navigation bar at the top with sections like "MILANO E NOBILITÀ", "Il manager", "Il presidente", and "La deputata".

Porti: Serracchiani, pdl taglia tasse a scalo Trieste

(FERPRESS) - Roma, 23 GEN - "I porti sono un volano di sviluppo incredibile e il porto di Trieste forse lo è più di altri. La mia proposta di legge sancisce che qui si possono pagare meno tasse, si possa sfruttare appieno il porto Franco internazionale che permette di fare lavorazioni di merci nell' area portuale in condizioni vantaggiose, e avere più posti di lavoro con buste paga più pesanti. La proposta parte da Trieste ma interessa il sistema portuale italiano, con cui bisogna fare alleanze". La deputata Debora Serracchiani ha sintetizzato gli obiettivi di una sua proposta di legge, presentata oggi a Trieste alle categorie e agli operatori portuali. Evidenziando che "è una legge di prospettiva che contiene parti immediatamente recepibili all' interno di altri dispositivi legislativi, ad esempio per quanto riguarda la detassazione sul lavoro", la parlamentare ha reso nota l' esistenza di un "supporto dei ministri dello Sviluppo economico e dell' Economia". La proposta di legge, ha spiegato Serracchiani, "prevede la possibilità di effettuare la cessione di merci e le connesse prestazioni di servizi in esenzione dall' Iva". Ci sono poi "un' interpretazione autentica, che ripristina l' esenzione dall' Imu, della normativa in materia di classificazione di immobili ubicati nelle aree portuali, nei punti franchi del porto di Trieste e nelle zone economiche speciali (Zes)" e "l' istituzione di una Zes per agevolare l' insediamento delle attività produttive all' interno del porto e vantaggi infrastrutturali, che - ha precisato Serracchiani - è 'un di più' che inseriamo in una fase di transizione". Va infine in applicazione dell' Allegato VIII del Trattato di pace di Parigi del '47 l' articolo della pdl che prevede "agevolazioni in materia di lavoro nell' area portuale, laddove si dispongono un beneficio contributivo di 3mila euro annui per tre anni a chi fa nuove assunzioni, e una detassazione dei redditi da lavoro pari a 7500 euro". La parlamentare ha indicato che "va fatto un lavoro estenuante e determinato sull' Agenzia delle dogane e su tutte le agenzie dello Stato che hanno a che fare con il porto. Questa attenzione deve essere di tutti: noi faremo la nostra parte ma abbiamo bisogno di un supporto forte da parte di tutto il territorio. Dobbiamo spiegare cos' è il porto di Trieste fuori dai nostri confini e soprattutto far capire che - ha concluso - ci stiamo occupando di tutta la portualità italiana e non solo di Trieste".



Il Nautilus

Trieste

Porti: Serracchiani, pdl taglia tasse a scalo Trieste

Ci stiamo occupando di tutta la portualità italiana

"I porti sono un volano di sviluppo incredibile e il **porto di Trieste** forse lo è più di altri. La mia proposta di legge sancisce che qui si possono pagare meno tasse, si possa sfruttare appieno il **porto Franco** internazionale che permette di fare lavorazioni di merci nell' area portuale in condizioni vantaggiose, e avere più posti di lavoro con buste paga più pesanti. La proposta parte da **Trieste** ma interessa il sistema portuale italiano, con cui bisogna fare alleanze". Così la deputata Debora Serracchiani ha sintetizzato gli obiettivi di una sua proposta di legge, presentata oggi a **Trieste** alle categorie e agli operatori portuali. Evidenziando che "è una legge di prospettiva che contiene parti immediatamente recepibili all' interno di altri dispositivi legislativi, ad esempio per quanto riguarda la detassazione sul lavoro", la parlamentare ha reso nota l' esistenza di un "supporto dei ministri dello Sviluppo economico e dell' Economia". La proposta di legge, ha spiegato Serracchiani, "prevede la possibilità di effettuare la cessione di merci e le connesse prestazioni di servizi in esenzione dall' Iva". Ci sono poi "un' interpretazione autentica, che ripristina l' esenzione dall' Imu, della normativa in materia di classificazione di immobili ubicati nelle aree portuali, nei punti franchi del **porto di Trieste** e nelle zone economiche speciali (Zes)" e "l' istituzione di una Zes per agevolare l' insediamento delle attività produttive all' interno del **porto** e vantaggi infrastrutturali, che - ha precisato Serracchiani - è 'un di più' che inseriamo in una fase di transizione". Va infine in applicazione dell' Allegato VIII del Trattato di pace di Parigi del '47 l' articolo della pdl che prevede "agevolazioni in materia di lavoro nell' area portuale, laddove si dispongono un beneficio contributivo di 3mila euro annui per tre anni a chi fa nuove assunzioni, e una detassazione dei redditi da lavoro pari a 7500 euro". La parlamentare ha indicato che "va fatto un lavoro estenuante e determinato sull' Agenzia delle dogane e su tutte le agenzie dello Stato che hanno a che fare con il **porto**. Questa attenzione deve essere di tutti: noi faremo la nostra parte ma abbiamo bisogno di un supporto forte da parte di tutto il territorio. Dobbiamo spiegare cos' è il **porto di Trieste** fuori dai nostri confini e soprattutto far capire che - ha concluso - ci stiamo occupando di tutta la portualità italiana e non solo di **Trieste**".



Serracchiani: meno tasse in porto Trieste

Redazione

TRIESTE Una sua proposta di legge per far pagare meno tasse nel porto di Trieste, è stata presentata oggi agli operatori del settore da Debora Serracchiani (nella foto assieme a Mario Sommariva) nel capoluogo giuliano. I porti sono un volano di sviluppo incredibile ha esordito la deputata e il porto di Trieste forse lo è più di altri. La mia proposta di legge sancisce che qui si possono pagare meno tasse, si possa sfruttare appieno il porto Franco internazionale che permette di fare lavorazioni di merci nell'area portuale in condizioni vantaggiose, e avere più posti di lavoro con buste paga più pesanti. La proposta parte da Trieste ma interessa il sistema portuale italiano, con cui bisogna fare alleanze. Evidenziando che è una legge di prospettiva che contiene parti immediatamente recepibili all'interno di altri dispositivi legislativi, ad esempio per quanto riguarda la detassazione sul lavoro, la parlamentare ha reso nota l'esistenza di un supporto dei ministri dello Sviluppo economico e dell'Economia. La proposta di legge, ha spiegato Serracchiani, prevede la possibilità di effettuare la cessione di merci e le connesse prestazioni di servizi in esenzione dall'Iva. Ci sono poi un'interpretazione autentica, che ripristina l'esenzione dall'Imu, della normativa in materia di classificazione di immobili ubicati nelle aree portuali, nei punti franchi del porto di Trieste e nelle Zone economiche speciali (Zes) e l'istituzione di una Zes per agevolare l'insediamento delle attività produttive all'interno del porto e vantaggi infrastrutturali, che ha precisato la parlamentare è un di più che inseriamo in una fase di transizione. Va infine in applicazione dell'Allegato VIII del Trattato di pace di Parigi del '47, l'articolo della proposta di legge che prevede agevolazioni in materia di lavoro nell'area portuale, laddove si dispongono un beneficio contributivo di 3mila euro annui per tre anni a chi fa nuove assunzioni, e una detassazione dei redditi da lavoro pari a 7500 euro. Debora Serracchiani, infine, ha indicato che va fatto un lavoro estenuante e determinato sull'Agenzia delle Dogane e su tutte le agenzie dello Stato che hanno a che fare con il porto. Questa attenzione deve essere di tutti: noi faremo la nostra parte ma abbiamo bisogno di un supporto forte da parte di tutto il territorio. Dobbiamo spiegare cos'è il porto di Trieste fuori dai nostri confini e soprattutto far capire che ha concluso ci stiamo occupando di tutta la portualità italiana e non solo di Trieste.



La deputata Debora Serracchiani annuncia una proposta di legge per pagare meno tasse nella portualità italiana

"I porti sono un volano di sviluppo incredibile e il **porto** di **Trieste** forse lo è più di altri. La mia proposta di legge sancisce che qui si possono pagare meno tasse, si possa sfruttare appieno il **porto** Franco internazionale che permette di fare lavorazioni di merci nell' area portuale in condizioni vantaggiose, e avere più posti di lavoro con buste paga più pesanti. La proposta parte da **Trieste** ma interessa il sistema portuale italiano, con cui bisogna fare alleanze". Così la deputata Debora Serracchiani ha sintetizzato gli obiettivi di una sua proposta di legge, presentata oggi a **Trieste** alle categorie e agli operatori portuali. Evidenziando che "è una legge di prospettiva che contiene parti immediatamente recepibili all' interno di altri dispositivi legislativi, ad esempio per quanto riguarda la detassazione sul lavoro", la parlamentare ha reso nota l' esistenza di un "supporto dei ministri dello Sviluppo economico e dell' Economia". La proposta di legge, ha spiegato Serracchiani, "prevede la possibilità di effettuare la cessione di merci e le connesse prestazioni di servizi in esenzione dall' Iva". Ci sono poi "un' interpretazione autentica, che ripristina l' esenzione dall' Imu, della normativa in materia di classificazione di immobili ubicati nelle aree portuali, nei punti franchi del **porto** di **Trieste** e nelle zone economiche speciali (Zes)" e "l' istituzione di una Zes per agevolare l' insediamento delle attività produttive all' interno del **porto** e vantaggi infrastrutturali, che - ha precisato Serracchiani - è 'un di più' che inseriamo in una fase di transizione". Va infine in applicazione dell' Allegato VIII del Trattato di pace di Parigi del '47 l' articolo della pdl che prevede "agevolazioni in materia di lavoro nell' area portuale, laddove si dispongono un beneficio contributivo di 3mila euro annui per tre anni a chi fa nuove assunzioni, e una detassazione dei redditi da lavoro pari a 7500 euro". La parlamentare ha indicato che "va fatto un lavoro estenuante e determinato sull' Agenzia delle dogane e su tutte le agenzie dello Stato che hanno a che fare con il **porto**. Questa attenzione deve essere di tutti: noi faremo la nostra parte ma abbiamo bisogno di un supporto forte da parte di tutto il territorio. Dobbiamo spiegare cos' è il **porto** di **Trieste** fuori dai nostri confini e soprattutto far capire che - ha concluso - ci stiamo occupando di tutta la portualità italiana e non solo di **Trieste**".



Trieste Prima

Trieste

Serracchiani: "Meno tasse per il porto e suoi lavoratori, presentata proposta di legge"

Esenzione dell' IVA nella cessione di merci europee all' estero, dell' IMU per i capannoni all' interno del porto e ulteriori diminuzioni della pressione fiscale per gli stipendi dei lavoratori portuali nel nuovo disegno di legge della deputata dem

Una proposta di legge per migliorare il regime fiscale all' interno del **Porto** attraverso l' esenzione dell' IVA nella cessione di merci europee all' estero, dell' IMU per i capannoni all' interno del **porto** e ulteriori diminuzioni della pressione fiscale per gli stipendi dei lavoratori portuali. Oltre a questo, l' istituzione della Zona Economica Speciale all' interno del **porto** e un fondo di sviluppo del punto franco da 50 milioni di euro. La proposta è stata presentata oggi a **Trieste** dalla deputata del PD e dal segretario generale dell' Autorità Portuale Mario Sommariva. "I porti italiani - ha dichiarato Serracchiani - sono un volano di sviluppo straordinario ma non sono sempre stati considerati tali, con investimenti insufficienti e frammentari. Oggi l' Italia deve investire su alcuni dei suoi porti. Quelli coinvolti dalla via della seta ma anche quelli su cui l' UE sta investendo, come quello di **Trieste**". Gli articoli nel dettaglio

La proposta, già al vaglio delle commissioni, si articola in cinque punti. L' articolo 1 riguarda introduzione dell' articolo 8 ter nel decreto del presidente della Repubblica del 1972 e prevede l' esenzione dall' IVA nella cessione di merci europee considerate estere doganalmente e fiscalmente. "In sostanza - ha specificato Serracchiani - ci sarà la possibilità di avere un' esenzione IVA anche alla cessione dei beni all' estero e non soltanto alla presenza di quei beni all' interno del **Porto** Franco internazionale, rafforzando così l' extradoganalità ed extraterritorialità del **Porto** di **Trieste**". L' articolo 2, invece, prevede l' esenzione dell' IMU per i capannoni nelle aree portuali destinate ad attività portuale, che acquisirebbero una classificazione specifica e privilegiata. A seguire l' articolo 3 istituisce la Zona Economica Speciale all' interno del punto franco "un 'di più' che fornisce vantaggi economici, finanziari e amministrativi - ha spiegato la dem - nell' attesa che il Governo comprenda e applichi pienamente il regime di **porto** franco internazionale". Inizialmente le ZES potevano essere istituite soltanto nel sud Italia ma la condizione è stata sdoganata con la legge di bilancio del 2018. L' articolo 4 invece prevede la riduzione della pressione fiscale nell' ambito del lavoro portuale su due fronti "Uno relativo a nuove assunzioni - ha spiegato Sommariva - con un beneficio contributivo per i datori di lavoro nella misura di 3000 euro annue, e dall' altro lato una detassazione dei redditi per 7500 euro annui". Il quinto articolo prevede un fondo di 50 milioni di euro per lo sviluppo del punto franco, che si andrebbero a ricavare, a quanto dichiarato, dalla riduzione del fondo per gli interventi strutturali di politica economica del decreto legge del 2004. Serracchiani ha infine ringraziato la senatrice Tatjana Rojc (PD) per il suo contributo al senato e ha spiegato come "Il FVG non può che essere protagonista per il rilancio della portualità, perché siamo una piattaforma logistica straordinaria, perché abbiamo un' apertura naturale verso i paesi del nord e del centro Europa e perché siamo spontaneamente indicati come punti d' arrivo dall' Asia e verso l' Occidente".

STEFANO MATTIA PRIBETTI

The screenshot shows a news article on the website immobiliare.it. The main headline is "Serracchiani: 'Meno tasse per il porto e suoi lavoratori, presentata proposta di legge'". Below the headline, there is a sub-headline: "Esenzione dell'IVA nella cessione di merci europee all'estero, dell'IMU per i capannoni all'interno del porto e ulteriori diminuzioni della pressione fiscale per gli stipendi dei lavoratori portuali nel nuovo disegno di legge della deputata dem". The article text is partially visible, starting with "Una proposta di legge per migliorare il regime fiscale all'interno del Porto attraverso l'esenzione dell'IVA nella cessione di merci europee all'estero...". There are also social media sharing icons and a small image of a port crane.

Gli articoli nel dettaglio

Il Piccolo

Trieste

il documento inserito nell' accordo di programma sulla riconversione dell' area

Ferriera, sottoscritto l' accordo E alla fine lo firma pure la Fiom

Fronte sindacale unanime dopo il 59% di "sì" al referendum: area a caldo chiusa verso metà febbraio. Sale anche la maggiorazione oraria della cassa integrazione

Marco Ballico Dopo essere stato perfezionato lunedì scorso a Milano, è stato firmato definitivamente ieri nella sede triestina di Confindustria l' accordo sindacale che definisce il futuro della Ferriera, a cominciare dalla chiusura dell' area a caldo che dovrebbe scattare, secondo quanto comunicato dalla proprietà, il gruppo Arvedi, attorno a metà febbraio. Non c' erano più dubbi sul patto stretto tra le parti, blindato dal voto referendario di quasi il 59% delle maestranze. Ma il passaggio formale di ieri è stato accompagnato da un lato dalla sottoscrizione anche della Fiom Cgil, e dall' altro, a margine, dall' intesa sulla maggiorazione della cassa integrazione: una stretta di mano che vale sulla carta 400 euro lordi per il lavoratore che dovesse restare a casa per un intero mese. L' accordo sindacale, parte integrante del nuovo Accordo di programma che prevede messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell' area della Ferriera, era stato presentato da Arvedi alla vigilia di Natale al Mise e accettato dalle categorie, convinte dalle garanzie del gruppo sulla salvaguardia dell' occupazione. L' unica insoddisfatta, la Fiom, era scesa sul piede di guerra, con tanto di ipotesi di ricorso al giudice del lavoro per l' esclusione dalla trattativa di lunedì. Ma ieri ha invece dato seguito alle dichiarazioni in cui si assicurava il rispetto dell' esito del referendum. E dunque, in Confindustria, si è aggiunta a penna l' accettazione anche della Fiom, con conseguente firma del segretario provinciale Marco Relli e del delegato Rsu Thomas Trost. «Non abbiamo mai cambiato idea», precisa proprio Trost: «Certo, avevamo espresso perplessità a dicembre, ma il voto dei lavoratori è prioritario e dunque ci muoviamo nella direzione indicata dalla maggioranza». Soddisfazione piena, nessuna sorpresa, da parte di chi quelle perplessità non le ha avute. Il segretario provinciale della Uilm Antonio Rodà e Christian Prella della Failms si concentrano così sul secondo fronte della giornata di ieri. Arvedi aveva proposto due euro lordi di maggiorazione per ogni ora di cassa integrazione: un totale di 346 euro qualora il lavoratore rimanesse a casa per tutto il mese, ipotesi che tuttavia si tende a escludere per la volontà di entrambe le 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. I sindacati hanno rilanciato con una richiesta di due euro e mezzo e hanno infine accettato l' intesa a 2,35 euro, che si traduce, sempre nel caso limite di un operaio mai al lavoro per un mese, in 400 euro lordi mensili. «Un altro obiettivo centrato - sottolinea Rodà - che auspichiamo possa corrispondere alle esigenze dei lavoratori nelle giornate in cui staranno a casa». «Quei soldi in più - aggiunge Prella - dovrebbero garantire una discreta sopravvivenza a chi farà cassa integrazione volontaria, con il punto di forza della rotazione che consentirà livelli di retribuzione accettabili per tutti». Dall' azienda non arrivano commenti. Il prossimo passo, ricordano i sindacati, riguarda ancora la cassa integrazione: serve infatti l' esame congiunto della Cigs nella sede della Direzione regionale Lavoro. Mentre per la stipula dell' Accordo di programma, cui verrà allegato l' accordo sindacale, si attende che **Autorità portuale** e proprietà trovino un punto d' incontro sulla cessione dei terreni e sulla quantificazione dell' impegno pubblico, del Mise e della Regione, a sostegno del piano industriale.



Il Piccolo

Trieste

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

dall' Austria

L' ex ministro Hofer in visita a Trieste

Sarà in visita a Trieste martedì prossimo, 28 gennaio, per la prima volta, il terzo presidente del Parlamento (Nationalrat) della Repubblica d' Austria, Norbert Hofer. Hofer, già ministro dei Trasporti, Innovazione e Tecnologia dell' Austria dal dicembre 2017 al maggio 2019, giungerà in città in mattinata, e prima dei numerosi incontri istituzionali deporrà, alle ore 10.30, quale omaggio ai caduti della Grande Guerra, due corone di fiori alla targa sul castello di San Giusto che ricorda i soldati austro-ungarici e al monumento dedicato ai soldati italiani sullo stesso colle cittadini. La giornata triestina di Hofer, coordinata dal portavoce in Italia, Massimiliano Lacota, prevede tra le altre tappe, anche la visita alla torre del Lloyd, sede dell' **Autorità portuale**, all' Iniziativa centro europea, e al Sincrotrone, oltre anche alcune importanti realtà industriali del territorio cittadino. --

TRIESTE CRONACA

Stretta sulle caldaie irregolari Duemila controlli a campione

Non saranno più gli uomini di Esprit bensì quelli della ex regionale Uclt ad effettuare le verifiche sugli impianti. Multe fino a 2 mila euro a 14 pagine

I volontari sentinella e la raccolta di dati dopo casi di terremoto

L'ex ministro Hofer in visita a Trieste

Il Piccolo

Trieste

LA Denuncia alla procura degli indipendentisti

«Il Centro congressi in Porto vecchio nasce fuorilegge»

Tutta "colpa" del Centro congressi in Porto vecchio. Gli indipendentisti dell'International Provisional Representative of the Free Territory of Trieste (Ipr-Ftt), con sede in piazza della Borsa, hanno presentato un mega esposto al Tribunale di Trieste. «I vertici del Comune di Trieste, sindaco, segretario generale e direttore dei Lavori Pubblici, e il presidente dell' **Autorità portuale** sono stati denunciati alla Procura della Repubblica di Trieste per i reati di falsità in atti pubblici commessa da pubblici ufficiali e finalizzata alla truffa a danno di due enti pubblici, il Comune e il Porto franco internazionale di Trieste, per decine di milioni di euro», ha spiegato ieri in una conferenza stampa il rappresentante legale Paolo G. Parovel, direttore della Voce di Trieste. Il testo della denuncia penale, depositata il 25 ottobre 2019, è divenuto ora accessibile - è stato spiegato - perché incluso tra le prove documentali nella causa civile azionata il 6 dicembre dalla Ipr-Ftt «per l'accertamento di violazioni di legge nella gestione italiana dell'intero Porto franco internazionale di Trieste», che includono le attività del Comune. Sotto accusa è il costruendo Centro congressi. «La denuncia riguarda la costruzione e la gestione privata in concessione comunale per 20 anni di un Centro congressi del valore stimato complessivo di 64,3 milioni di euro con opere edili per 11,7 milioni, dei quali 4,5 milioni a peso del patrimonio del Comune, che ne ricaverebbe un canone annuo nominale di soli 80 mila euro», ha rilevato Parovel. Il problema è la non disponibilità delle aree del Porto vecchio, anche se sdemanializzate. «Con l'operazione edilizia del Centro congressi l'amministrazione comunale del sindaco Dipiazza ha replicato il bluff del 2002-2004 con cui tentò di forzare contro legge l'urbanizzazione del Porto franco Nord offrendolo per l'Expo 2008 senza averne la disponibilità legale e coinvolgendo professionisti e imprese». Ora la storia si ripete con Esos 2020 (Trieste capitale europea della scienza). «Il Comune - insiste Parovel - offre un nuovo Centro congressi da 64,3 milioni di euro simulando di avere la libera disponibilità dell'area, con l'avallo dell' **Autorità portuale** che avrebbe dovuto smentirla». --Fa.Do. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a page from the newspaper 'Il Piccolo' with several news items and advertisements. The main headline is '«Se mi lasci metto online il tuo video hard»' with a sub-headline 'Procura a sfondo sessuale e aggressivo il re scudato da una vendicatrice: indagato per maltrattamenti l'ex fidanzato'. Below this is a photo of a person's hands holding a smartphone. Other articles include 'L'Assoluto l'autista del bus processato per stupro «Non ha fatto nulla»' with a photo of a man, and 'Incidente fra 4 auto, un ferito'. At the bottom right is an advertisement for 'BERNARDI & BORGHESI' featuring jewelry and watches.

Incontro del Propeller Club di Trieste sulle prospettive dello scalo portuale giuliano

Si terrà lunedì e prenderà in esame anche il nodo dell' applicazione completa dello status di Porto Franco Internazionale L' International Propeller Club Port of Trieste ha organizzato per lunedì prossimo alle ore 18.00 a Trieste, nella sala della Piccola Fenice in via San Francesco 5, un incontro dal titolo "Porto di Trieste, crescita e ottime prospettive ma resta da risolvere il nodo dell' applicazione completa dello status di Porto Franco Internazionale". Parteciperanno in qualità di relatori Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Stefano Patuanelli (in collegamento telefonico), ministro dello Sviluppo Economico, un rappresentante della Regione Friuli Venezia Giulia (da confermare), l' onorevole Debora Serracchiani, Stefano Visintin, presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia, e Sergio Razeto, presidente di Confindustria Venezia Giulia. In occasione dell' incontro verranno commentati i dati di traffico **portuale** relativi all' anno appena trascorso e verrà affrontato il tema dell' applicazione dello status di Porto Franco internazionale. In particolare, si farà riferimento alla normativa che, con il recente decreto attuativo (approvato nel 2017), ha dato esecuzione all' Allegato VIII del Trattato internazionale di Pace, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947. L' incontro si concentrerà anche sul mancato riconoscimento della extra territorialità doganale per il Porto Franco Internazionale di Trieste. Un tassello, come lo ha definito lo stesso ministro dello Sviluppo economico - ha evidenziato il Propeller Club annunciando l' incontro - importante e in grado di garantire vantaggi per le industrie manifatturiere di trasformazione delle merci all' interno di tutte le aree del Porto Franco, nonché un incremento dei traffici portuali, con conseguente aumento delle ricadute economiche ed occupazionali a livello regionale e con benefici per l' erario nazionale. Perché ciò accada, però, è necessario che il porto di Trieste esca dalla lista delle Zone franche comunitarie, plurime in UE, per divenire Porto Franco Internazionale ed un unicum a livello europeo.

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

23 gennaio 2020

Incontro del Propeller Club di Trieste sulle prospettive dello scalo portuale giuliano

Il nodo lunedì e prenderà in esame anche il nodo dell' applicazione completa dello status di Porto Franco Internazionale

L'International Propeller Club Port of Trieste ha organizzato per lunedì prossimo alle ore 18.00 a Trieste, nella sala della Piccola Fenice in via San Francesco 5, un incontro dal titolo "Porto di Trieste, crescita e ottime prospettive ma resta da risolvere il nodo dell' applicazione completa dello status di Porto Franco Internazionale".

Parteciperanno in qualità di relatori Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Stefano Patuanelli (in collegamento telefonico), ministro dello Sviluppo Economico, un rappresentante della Regione Friuli Venezia Giulia (da confermare), l' onorevole Debora Serracchiani, Stefano Visintin, presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia, e Sergio Razeto, presidente di Confindustria Venezia Giulia.

In occasione dell' incontro verranno commentati i dati di traffico portuale relativi all' anno appena trascorso e verrà affrontato il tema dell' applicazione dello status di Porto Franco internazionale. In particolare, si farà riferimento alla normativa che, con il recente decreto attuativo (approvato nel 2017), ha dato esecuzione all' Allegato VIII del Trattato internazionale di Pace, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947.

L' incontro si concentrerà anche sul mancato riconoscimento della extra territorialità doganale per il Porto Franco Internazionale di Trieste. Un tassello, come lo ha definito lo stesso ministro dello Sviluppo economico - ha evidenziato il Propeller Club annunciando l' incontro - importante e in grado di garantire vantaggi per le industrie manifatturiere di trasformazione delle merci all' interno di tutte le aree del Porto Franco, nonché un incremento dei traffici portuali, con conseguente aumento delle ricadute economiche ed occupazionali a livello regionale e con benefici per l' erario nazionale. Perché ciò accada, però, è necessario che il porto di Trieste esca dalla lista delle Zone franche comunitarie, plurime in UE, per divenire Porto Franco Internazionale ed un unicum a livello europeo.

Leggi le notizie su tematica "Acquisti Reseller" iscritto al servizio premium.

Categoria di traffico	Dati di arrivo	Dati di partenza	Corsie
Altre destinazioni	23	24	2
Altre destinazioni	2020	2020	2

Porto, pressing sul governo Promessi scavi e Comitato

Musolino: se Venezia in difficoltà, danni per l'Italia. Baretta: soluzioni entro un mese

Giacomo Costa

VENEZIA «I porti di Venezia e Chioggia, con il loro indotto, valgono 21 miliardi di euro, una bella fetta di finanziaria, per fare una proporzione. Possiamo farne a meno? Certo, basta pensare a una qualche alternativa da 22 miliardi. In mancanza di questa, mettere in difficoltà il sistema portuale veneziano significa attentare alla sopravvivenza del Paese». Il presidente dell'Autorità portuale **Pino Musolino** non si risparmia, e come lui anche tutti gli altri intervenuti ieri all'Heritage tower di Marghera, dove è stato presentato lo studio su l'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto, un'analisi dettagliata del comparto e delle sue ramificazioni, realizzata dalla Camera di Commercio e Unioncameree con il supporto di Smart Land e del centro studi sintesi della Cgia. Uno studio ricco, in ogni senso: non solo offre una mole importante di dati, capace di chiarire i volumi d'affari che si muovono sulle banchine, ma soprattutto le direzioni e le dinamiche che precedono e seguono il passaggio delle merci, delle navi e dei passeggeri in porto. La ricerca stima il valore del comparto: 21 miliardi di euro, 1260 imprese coinvolte in maniera diretta o indiretta, che impiegano oltre 92 mila lavoratori. «Sarebbe utile avere dati simili anche per gli altri porti italiani, in modo da poter finalmente avanzare ragionamenti di sistema e una programmazione ragionata», incalza **Musolino**. Venezia risulta al settimo posto per merci movimentate, al terzo per crescita dei volumi, è il primo home port d'Italia, il secondo per passeggeri crocieristici; persino Chioggia, spesso ignorata, ha un primato assoluto: è il primo porto peschereccio del Paese. Ancora più importanti, all'interno del ragionamento portato avanti ieri, sono le vocazioni multi-purpose del porto di Venezia e la sua natura diffusiva: significa che alle banchine di Marghera approdano navi di ogni tipo (è stata la salvezza durante la crisi: nel 2009 i container sono crollati del 15 per cento, ma sono stati compensati da un aumento del 17 di passeggeri), e che da Venezia partono per l'Oriente merci prodotte in tutto il nord Italia, e viceversa. Basti pensare che il 48,7 per cento di quello che viene scaricato in laguna e riparte su rotaia è diretto in Lombardia, con un altro 12 per cento che prosegue verso l'estero. Venezia è impegnata principalmente a smistare le importazioni (oltre 20 milioni e mezzo di tonnellate, il 78 per cento delle merci totali). La vocazione ultraregionale del porto è confermata nell'indotto: di quei 92 mila addetti 12 mila sono veneti, non veneziani, e 24 mila beneficiano della filiera da fuori regione. Sono però proprio i lavoratori lagunari che ieri si sono armati di bandiere e hanno protestato contro le lentezze del governo, ventilando scioperi se non si provvederà allo scavo dei canali per assicurare l'accessibilità alle navi. «Si parla di piano B, di accordi con altri scali, ma non ci può essere alcun piano B - ha detto l'assessore comunale allo Sviluppo Simone Venturini - C'è solo un piano A: scavare e permettere alle merci di arrivare e di partire. Oppure finiamo ad andare ognuno per sé, ma non è la natura dei nostri porti». Dello stesso avviso l'assessore regionale ai Trasporti, Elisa De Berti: «Non esistono solo Alitalia e Benetton, il governo dovrebbe preoccuparsi di più di altre partite importanti: stiamo parlando di un motore economico che muove tre regioni». Questo significa intervenire sul protocollo fanghi per permettere i dragaggi, ma anche definire i percorsi per la crociera: «Le soluzioni arriveranno entro un mese - ha assicurato il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta - la prossima convocazione del Comitato sarà entro febbraio, il protocollo fanghi



Corriere del Veneto

Venezia

è in definizione. Non ci sono motivi di polemica, ci sono però dei ritardi da parte del governo. Ma abbiamo anche fatto la Zona economica semplificata e questo stesso studio è patrocinato da Roma, non si può dire che non ci si ricordi di Venezia».

Il Gazzettino

Venezia

Porto, atto d'accusa al Governo

«Venturini (Comune) e De Berti (Regione): «I numeri dimostrano che il terminal paga solo le indecisioni di Roma, ora basta rinvii» *La replica di Baretta: «Sulle scelte strategiche serve una forte maggioranza ma noi non abbiamo dubbi, la strada è segnata»*

Da Comune e Regione partono bordate contro il Governo per la mancata approvazione del protocollo fanghi e quindi per l'impossibilità di rendere accessibile il porto alle navi più grandi scavando i canali. «Questo studio finalmente dimostra senza ombra di dubbio che il porto è messo in discussione non dalla crisi economica ma dalle mancate scelte di questo Governo e dei precedenti, e dalle ideologie pseudo ambientaliste» ha detto Simone Venturini, assessore allo Sviluppo economico del Comune di Venezia. E l'assessore regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti Elisa De Berti ha condiviso ogni parola. «I dati dimostrano - ha proseguito Venturini - che questo porto è fondamentale per Venezia e per buona parte della pianura Padana, ma se le navi non arrivano il porto muore, e che le principali scelte per sbloccarne l'operatività sono ferme da anni a Roma, e continuano ad essere rinviate» Il Governo, dal canto suo, ha ribattuto che entro febbraio verrà convocato il Comitato. «Mantenere a Venezia il primato di home port per le crociere e scavare i canali di Marghera sono decisioni che hanno bisogno se non dell'unanimità, almeno di una forte maggioranza - ha detto il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta - non dobbiamo avere dubbi, e noi Governo non ne abbiamo, la strada è segnata». Trevisan a pagina V.



Governo sotto attacco sul Porto

'Alla presentazione dell'indagine sull'impatto economico Venturini (Comune) e De Berti (Regione) lanciano accuse

ELISIO TREVISAN

LE POLEMICHE MESTRE «Questo studio finalmente dimostra senza ombra di dubbio che il porto è messo in discussione non dalla crisi economica ma dalle mancate scelte di questo Governo e dei precedenti, e dalle ideologie pseudo ambientaliste» ha detto Simone Venturini, assessore allo Sviluppo economico del Comune di Venezia. E l'assessore regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti Elisa De Berti ha condiviso ogni parola. Il Governo, dal canto suo, ha ribattuto che entro febbraio verrà convocato il Comitato per decidere le prime navi da crociera cui sarà vietato il passaggio per il bacino di San Marco, e verrà approvato il Protocollo fanghi che permetterà di ricominciare a scavare i canali portuali. Lo ha detto il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta («per conto del Governo e come veneziano»). Ieri mattina alla presentazione del primo studio sull'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto Baretta buttava acqua sul fuoco mentre Comune e Regione versavano benzina. Fuori della Venezia Heritage Tower, in Corso Giovanni Sottana nel cuore dell'isola portuale a Marghera, c'erano i lavoratori delle banchine e delle imprese che vi operano per ricordare che loro non ci stanno ad essere trattati come carne da macello. Macello sociale s'intende. La Torre, tra l'altro, è il simbolo di un'altra morte, quella delle grandi fabbriche che, con l'inquinamento (e questo è il dato positivo), si è portata via migliaia di posti di lavoro: è infatti l'unica torre di raffreddamento delle acque degli impianti rimasta in piedi, anzi restaurata e tornata a nuova vita, trasformata dall'imprenditore Gianni Sottana e dal figlio Christian in un centro per convegni ed esposizioni. «I dati dimostrano che questo porto è fondamentale per Venezia e per buona parte della pianura Padana, ma a certi parlamentari, che oggi non sono presenti, bisogna spiegare che se le navi non arrivano il porto muore, e che le principali scelte per sbloccare l'operatività sono ferme da anni a Roma, e continuano ad essere rinviate» ha detto Venturini che, poi, al mondo ambientalista ha rimarcato una forte contraddizione: «Solo loro riescono contemporaneamente a pretendere che le navi vengano buttate fuori dalla laguna, e a lamentarsi della monocultura turistica». PAROLE E FATTI Ai parlamentari veneziani che propongono una nuova stagione di riflessione sul futuro del porto e della città risponde che «va bene, siamo d'accordo, ma non si discute sul futuro senza un presente, le navi devono poter entrare al porto domani non nel futuro». L'assessore De Berti ha ribadito che il porto di Venezia «è un tassello fondamentale dell'economia veneta e nazionale» e che «il protocollo fanghi non serve a scavare nuovi canali ma a fare le manutenzioni per garantire sicurezza e accessibilità a Marghera e a Venezia, allo stesso modo delle manutenzioni che si devono fare alle autostrade». Anche l'assessore regionale se l'è presa con gli amministratori che a Roma «devono avere il coraggio e la capacità di decidere, sapendo che comunque non si riuscirà ad accontentare tutti, basta che usino il buonsenso. Non può essere che la politica dia l'input ai tecnici e poi utilizzi le loro risposte come scusa per non decidere». Venezia è porto ma anche Biennale, turismo, industria, ambiente, e bisogna saper mettere insieme tutto, nella sua enorme complessità. Questo in sostanza ha risposto Baretta evitando le polemiche,



Il Gazzettino

Venezia

anzi sostenendo che «la sfida è troppo grande per buttarla in politica. Tutti siamo pressati dalla contraddizione tra un porto fortissimo e un ambiente fragilissimo, e fingere che non ci sia è deleterio: perciò gli imprenditori devono sapere che non si può fare tutto, e gli ambientalisti devono sapere che non si può bloccare tutto». In definitiva mantenere a Venezia il primato di home port per le crociere e scavare i canali di Marghera sono decisioni che «hanno bisogno se non dell' unanimità, almeno di una forte maggioranza. Non dobbiamo avere dubbi, e noi Governo non ne abbiamo, la strada è segnata». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

I numeri

I dipendenti sono 21mila, l'indotto 5 volte tanto

I DATI Attorno alle banchine di Venezia, Marghera e Chioggia lavorano 21.175 dipendenti ma l'occupazione totale generata dal Porto è di 92.284 lavoratori distribuiti nella pianura Padana. Centomila persone, insomma, lavorano grazie a questo porto che da anni non riesce a fare le manutenzioni ordinarie dei canali, tanto che nel 2004-2005 fu necessario nominare un commissario per l'escavo dei fanghi «e oggi siamo tornati indietro allo stesso punto» ha detto il presidente **Pino Musolino**. E le sorprese dello studio presentato ieri a Marghera non finiscono qui: il valore della produzione totale generata (tra diretto, indiretto e indotto) è di 6,6 miliardi di euro ma, considerando quel che muove a livello nazionale, sale a 21 miliardi di euro, e la produttività nelle nostre banchine (dove operano 1.260 imprese a Venezia e 322 a Chioggia) è due terzi più alta rispetto alle imprese che operano fuori del porto. Venezia è terzo, dopo Livorno e Savona e prima di Trieste, per crescita delle movimentazioni. Conviene investire nel sistema portuale di Venezia? Il team guidato da Andrea Favaretto del Centro Studi Sintesi Cgia e Federico Della Puppa di Smart Land ha preso in considerazione tre indicatori e tutti e tre dimostrano che, sì, conviene: il valore della produzione calcolato per addetto in banchina è di 343 mila euro, nel resto della provincia scende a 190 mila euro; la redditività delle aziende (Roe) con sede o attività esclusiva nel porto è di 5,2 contro 1,29 punti assicurati da un Btp a 10 anni; infine l'efficienza gestionale delle aziende con sede al porto (Roi) è di 2,8 contro il 2,61 del Taeg medio ponderato (il Tasso Annuo Effettivo Globale che indica quanto si paga di interessi su un mutuo, un finanziamento o un prestito). (e.t.)



Il presidente 21 miliardi di euro di indotto movimentato

L'orgoglio di essere un grande terminal «Primi per le crociere, settimi nel settore»

L'ANALISI MESTRE «Uno, uno, sette» i numeri che si potrebbero giocare al lotto e che stanno ad indicare che il porto di Venezia è il primo home port d'Italia per le crociere, quello di Chioggia è il primo porto peschereccio avendo superato anche Mazzara del Vallo e, nel suo complesso, il sistema portuale è il settimo nel settore mercantile. Perché serviva uno studio? Perché il lavoro realizzato dal Centro studi sintesi della Cgia di Mestre e da Smart Land, società di analisi e valutazioni socioeconomiche e finanziarie, permette per la prima volta di «conoscere per deliberare» ha detto **Pino Musolino** citando Einaudi, cioè consente agli amministratori pubblici di fare le scelte migliori e più efficaci per il futuro del porto veneziano (e anche per gli altri scali italiani dato che la metodologia utilizzata può essere esportata), agli imprenditori di fidarsi e investire sapendo che avranno grossi ritorni, ed «è uno strumento che sgombera il campo da ideologie e manicheismi» ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale (Adspmas). Gli economisti spiegano che i porti saranno sempre più motore dello sviluppo economico e dei territori, e aggiungono che le caratteristiche ideali per un porto del futuro sono quattro: un hub integrato tra terra (banchine e vaste aree retrostanti), ferrovia e mare, in secondo luogo un centro industriale, poi un centro logistico e infine attività turistiche e di intrattenimento. «Noi le abbiamo tutte e quattro, eppure continuiamo a spararci sui piedi, a cercare di eliminare una o due di queste specificità» ha detto ieri **Musolino** interpretando i risultati dello studio: «Questo scalo è un moltiplicatore di flussi: con 21 miliardi di euro di indotto movimentato è un pezzo di una Finanziaria del Paese e garantisce crescita intelligente e sostenibile. Possiamo metterlo in discussione?». Per il presidente dell'Adspmas lo studio di oltre 200 pagine dimostra senza ombra di dubbio anche un'altra cosa: che Trieste, Venezia, Ravenna e Ancona funzionano se sono integrati, ognuno valorizzando le sue specialità, «non possono fare a meno l'uno dell'altro». Quindi è sterile e dannosa la concorrenza spietata, com'è dannosa la contrapposizione tra chi dice di difendere l'ambiente e chi difende il porto: «Non si può con una mano chiedere produttività e con l'altra non permettere le manutenzioni dei canali». Oltre che dell'acqua navigabile, il porto, infine, ha bisogno della terra, quindi per **Musolino** via libera a un porto in mare aperto per i container, come la proposta Vgate, ma allo stesso tempo difendere le banchine di Marghera. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

lo stoccaggio del Gas Naturale Liquido

Marghera, il progetto per il deposito di gas al voto in commissione di Salvaguardia

Parere favorevole della Via con 14 prescrizioni. Martedì l'istruttoria, il 4 febbraio il voto. Chieste garanzie di sicurezza

Alberto Vitucci Il deposito di gas torna in Salvaguardia. Commissione convocata per il 4 febbraio, sottocommissione che dovrà preparare documenti e istruttoria per martedì. Una pratica che scotta, per un progetto presentato esattamente due anni fa dalla società Venice Lng spa del gruppo Decal di Marghera. L'iter sembrava concluso con il parere favorevole - pur subordinato a 14 prescrizioni firmato dalla Commissione nazionale Via il 31 maggio scorso. Ok anche della Regione con il suo Comitato tecnico regionale Via (marzo 2019) e dell'Autorità portuale. Ma adesso il progetto dovrà superare anche l'esame della commissione di Salvaguardia. In un promo momento escluso, perché l'area dei lavori si trova in un terreno estraneo alla «conterminazione lagunare» e dunque alla giurisdizione della legge Speciale. In realtà però le operazioni di carico e scarico avvengono in laguna, con un transito lungo il trafficato canale Malamocco-Marghera. In particolare sono richieste garanzie per quanto riguarda il «rischio Seveso» e le misure che dovranno essere approntate per prevenire «Incidenti industriali rilevanti». Il deposito costiero di gas è un grande contenitore che dovrebbe essere realizzato a Marghera dalla società Lng. Acronimo che sta per Gas Naturale Liquefatto. Il gas viene trasportato da navi e bettoline, arriverà a Marghera attraverso il canale dei Petroli e sarà immesso nel nuovo deposito dove rimarrà a una temperatura di meno 160 gradi. Combustibile sicuramente meno inquinate del diesel e del petrolio, a emissioni ridotte di ossido di zolfo e particolato. Potrebbe anche essere utilizzato dalle navi in transito, perché oggi l'unico deposito del genere è attivo nel porto catalano di Barcellona. Fiore all'occhiello del «porto green» e della politica energetica sostenuta da Regione e Comune. Ma per il via ai lavori del grande impianto manca ancora qualche passaggio. Si dovranno esaminare, già nella riunione di martedì le prescrizioni imposte dalla commissione Via. Riguardano in larga parte la «sicurezza» della navigazione Risposte contenute nello Studio di Impatto ambientale - 263 pagine più allegati - elaborato dalla società genovese Rina spa. Si certifica qui l'avvenuta bonifica dei terreni dove c'era lo stabilimento della Italcementi, ora di proprietà della Decal. Tra le altre richieste che dovranno essere esaminate nella riunione di martedì anche l'impatto sulle falde - con il monitoraggio della qualità delle acque - sulle emissioni e i rumori del nuovo impianto, sull'impatto archeologico e le garanzie richieste dalla Soprintendenza e dal Mibac. Infine, la torcia, l'impianto di emergenza che dovrà essere costruito per attivarsi in caso di emergenza, come succede per gli altri impianti chimici di Marghera. Anche qui andranno garantiti parametri di sicurezza e la «non interferenza» con il traffico aereo che passa proprio sopra Marghera. Impatti che per il resto vengono definiti «non rilevanti» nello studio depositato insieme al progetto. Adesso l'istruttoria, il 4 febbraio il voto. Un progetto da 100 milioni di euro, in parte finanziati dall'Unione Europea nell'ambito del programma "Dafi" che impone agli Stati membri di assicurare entro il 31 dicembre 2025 la costruzione di punti di rifornimento di Gnl nei porti marittimi, come quello di Venezia e Chioggia, che appartengono alla rete di trasporti centrale Trans-European Transport Network. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la manifestazione dei sindacati

«Non accettiamo piani B difendere i posti di lavoro»

«Via le navi più grandi dal canale della Giudecca, secondo quando previsto dal Decreto Clini-Passera e successive modifiche; preservare il valore dell'eccellenza della stazione marittima a Venezia; salvaguardare i posti di lavoro nel loro complesso». Dimostrazione dei sindacati ieri a Marghera, davanti la Venezia Heritage Tower dove all'interno si è tenuto il convegno. «I lavoratori del porto di Venezia e Chioggia e Filt Cgil, Fit Cisl e Uilt Uil non hanno nessuna intenzione di sentir parlare di piano B, perché B significa retrocessione, arretramento» protestano «Al contrario i porti di Venezia e Chioggia vogliono restare nell'eccellenza, visto che l'attività portuale è l'attività economica più importante della provincia e una delle più significative della regione con 20.000 lavoratori impiegati e insisteranno nel chiedere di rimuovere le cause che continuano a penalizzare il lavoro portuale» scrivono in un comunicato. E chiedono che «non si torni indietro dalla manutenzione di tutti i canali perché i 12 metri del piano regolatore portuale di Venezia e i fondali di Chioggia devono essere conseguiti e rispettati». A preoccupare sono le ripercussioni sui lavoratori del Porto dopo che Ocean Alliance ha annunciato la soppressione della linea diretta Cina-Sud Est Asiatico-Venezia da aprile, causa l'inadeguatezza dei fondali con la perdita di potenziali 8500 teu a toccata. I sindacati chiamano in causa «le istituzioni, la politica, il governo, che invece latita da anni, stretti tra contrapposizioni politiche, spinte elettorali e fanatismo ambientalista, mentre la portualità lentamente declina e si mettono in discussione i posti di lavoro». Altra questione non affrontata è quella della collocazione della crocieristica che dà lavoro a migliaia di veneziani e che è in progressivo lento arretramento, causa incertezza sul come e dove dovrebbe svolgersi. --N.B.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porto, realtà polifunzionale Musolino "chiama" Ravenna

Per il presidente «potrebbe avere una governance unica in futuro» Appello al governo: «Bisogna scavare i canali, Venezia motore per l'Italia»

Nicola Brillo «Siamo un ecosistema delicato e dinamico, in continua mutazione come i mercati che cambiano: bisogna sapersi adattare». Così **Pino Musolino**, presidente **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** (Venezia-Chioggia) ieri a Marghera durante la presentazione dello studio su "L' impatto economico e sociale del **sistema portuale** veneto". L' impatto totale sull' occupazione del **sistema** Venezia-Marghera-Chioggia è quantificabile in 92.284 posti di lavoro (61% all' interno dell' ambito metropolitano, il 13% territorio regionale e il rimanente 26% nel contesto nazionale). L' impatto economico complessivo, ovvero la produzione diretta, indiretta e l' indotto, raggiunge una stima pari a 21 miliardi di euro. Il valore della produzione generata direttamente dal **sistema** porto ammonta a 11,7 miliardi, mentre risulta pari a 7 miliardi il valore della produzione indiretta e a 2,3 miliardi il valore della produzione indotta, ovvero della produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Ma per farlo funzionare a dovere servono interventi continui di manutenzione dei canali. «Sono numeri che fanno tremare le vene dalla responsabilità» aggiunge **Musolino** «chi critica le nostre scelte deve portare i numeri e fatti contrari, poi si può discutere». E poi lancia un messaggio a Ravenna: «Con noi potrebbero avere una governance unica in futuro». «Il **sistema portuale** veneto» spiega Giuseppe Fedalto, presidente della Camera di Commercio di Venezia Rovigo «è una struttura multifunzionale di enorme valore enorme per il ruolo che gioca a tutti i livelli regionale, nazionale ed europeo. Per questo occorre lavorare su queste potenzialità e svilupparle puntando ad accogliere investimenti logistici e per questo è necessario progettare strumenti che ne favoriscano la loro attrazione ed in tale direzione va sottolineata la rilevanza strategica della Zona logistica semplificata». L' indecisione del governo è il bersaglio di Simone Venturini, assessore ai Lavori pubblici. «Serve una nuova stagione di attenzione al porto di Venezia» spiega «Il porto non è nemico della città, come sostengono certe ideologie che influenzano il governo. Grazie al porto ci sono posti di lavoro qualificati». Poi sul paventato "piano B", negato anche da **Musolino**: «Per il Comune di Venezia non c' è nessun "piano b": per Venezia c' è solo il porto di Venezia, e bisogna scavare i canali. Ora è minacciato il presente, il governo non dimentichi Venezia, è motore per l' Italia e Veneto». Richiesta sottoscritta anche dall' assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti. «Il governo parla solo di Alitalia e Benetton, mentre qui si temporeggia su un tassello importantissimo dell' economia nazionale» spiega «Il costo della non decisione sarà devastante». La relazione tecnica indica la forza del **sistema** Venezia-Chioggia, quello di essere multifunzionale. «Il **sistema** produttivo eterogeneo, diversificato, diffusivo, ma capace di attivare ricchezza e occupazione» spiegano Andrea Favaretto (Cgia Mestre - Centro Studi Sintesi) e Federico Dalla Puppa (Smart Land). Il sottosegretario al Mef Pier Paolo Baretta ha ammesso che ci sono «ritardi nel governo, ma c' è una direzione di marcia delineata, ed è quella del convegno». E auspica maggiore collaborazione anche a livello locale. Nel governo «c' è interesse esplicito verso Venezia, nella sua complessità. Finanziata la legge speciale, l' accelerazione sul Mose, realizzato la Zls. E presto troverà soluzione anche il protocollo fanghi». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Le sfide per l'Autorità portuale

Porto, realtà polifunzionale Musolino "chiama" Ravenna

Per il presidente «potrebbe avere una governance unica in futuro» Appello al governo: «Bisogna scavare i canali, Venezia motore per l'Italia»

di Nicola Brillo

Il porto di Venezia è un ecosistema delicato e dinamico, in continua mutazione come i mercati che cambiano: bisogna sapersi adattare. Così Pino Musolino, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (Venezia-Chioggia) ieri a Marghera durante la presentazione dello studio su "L' impatto economico e sociale del sistema portuale veneto". L' impatto totale sull' occupazione del sistema Venezia-Marghera-Chioggia è quantificabile in 92.284 posti di lavoro (61% all' interno dell' ambito metropolitano, il 13% territorio regionale e il rimanente 26% nel contesto nazionale). L' impatto economico complessivo, ovvero la produzione diretta, indiretta e l' indotto, raggiunge una stima pari a 21 miliardi di euro. Il valore della produzione generata direttamente dal sistema porto ammonta a 11,7 miliardi, mentre risulta pari a 7 miliardi il valore della produzione indiretta e a 2,3 miliardi il valore della produzione indotta, ovvero della produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Ma per farlo funzionare a dovere servono interventi continui di manutenzione dei canali. «Sono numeri che fanno tremare le vene dalla responsabilità» aggiunge Musolino «chi critica le nostre scelte deve portare i numeri e fatti contrari, poi si può discutere». E poi lancia un messaggio a Ravenna: «Con noi potrebbero avere una governance unica in futuro». «Il sistema portuale veneto» spiega Giuseppe Fedalto, presidente della Camera di Commercio di Venezia Rovigo «è una struttura multifunzionale di enorme valore enorme per il ruolo che gioca a tutti i livelli regionale, nazionale ed europeo. Per questo occorre lavorare su queste potenzialità e svilupparle puntando ad accogliere investimenti logistici e per questo è necessario progettare strumenti che ne favoriscano la loro attrazione ed in tale direzione va sottolineata la rilevanza strategica della Zona logistica semplificata». L' indecisione del governo è il bersaglio di Simone Venturini, assessore ai Lavori pubblici. «Serve una nuova stagione di attenzione al porto di Venezia» spiega «Il porto non è nemico della città, come sostengono certe ideologie che influenzano il governo. Grazie al porto ci sono posti di lavoro qualificati». Poi sul paventato "piano B", negato anche da Musolino: «Per il Comune di Venezia non c' è nessun "piano b": per Venezia c' è solo il porto di Venezia, e bisogna scavare i canali. Ora è minacciato il presente, il governo non dimentichi Venezia, è motore per l' Italia e Veneto». Richiesta sottoscritta anche dall' assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti. «Il governo parla solo di Alitalia e Benetton, mentre qui si temporeggia su un tassello importantissimo dell' economia nazionale» spiega «Il costo della non decisione sarà devastante». La relazione tecnica indica la forza del sistema Venezia-Chioggia, quello di essere multifunzionale. «Il sistema produttivo eterogeneo, diversificato, diffusivo, ma capace di attivare ricchezza e occupazione» spiegano Andrea Favaretto (Cgia Mestre - Centro Studi Sintesi) e Federico Dalla Puppa (Smart Land). Il sottosegretario al Mef Pier Paolo Baretta ha ammesso che ci sono «ritardi nel governo, ma c' è una direzione di marcia delineata, ed è quella del convegno». E auspica maggiore collaborazione anche a livello locale. Nel governo «c' è interesse esplicito verso Venezia, nella sua complessità. Finanziata la legge speciale, l' accelerazione sul Mose, realizzato la Zls. E presto troverà soluzione anche il protocollo fanghi». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

INUMER
21 mld

92.284

26 mld

400

1%

2008

2 mld

L' APPELLO DI AUTORITÀ E IMPRESE. «Questo è un patrimonio di rilievo nazionale: va sostenuto, a iniziare dalla Zona logistica semplificata»

Venezia, il porto dà sviluppo a tutto il Veneto

Assieme a Chioggia genera 21miliardi di indotto e dà lavoro a 92 mila persone distribuite in una vasta area

ALBERTO MINAZZI

PORTO MARGHERA (VE) I porti di Venezia e Chioggia, ovvero il sistema **portuale** veneto, svolgono un ruolo importantissimo per l' economia del Veneto, del Nordest e dell' intera Italia: vanno salvaguardati anche a livello di scelte politiche, a partire dall' istituzione della Zls-Zona logistica semplificata. Lo chiedono **Autorità portuale** e Camera di commercio, basandosi sui risultati di uno studio dalla metodologia innovativa che hanno presentato ieri in un convegno. Le cifre che emergono dall' analisi delle ricadute, dirette e indirette, dei porti veneti sul sistema economico regionale e nazionale sono in effetti notevoli. Il nostro sistema **portuale** ha un impatto economico di 21 miliardi (11,7 di produzione diretta, 7 di produzione indiretta e 2,3 di indotto). Crea occupazione per complessivi 92.284 posti di lavoro: di questi, 21.175 addetti lavorano per le 1.260 aziende direttamente operanti a Venezia e per le 322 di Chioggia. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi, pesando per il 27% sull' economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. Ma i benefici, come detto, si estendono ben oltre i confini dell' area **portuale** o del Veneziano. Tra gli occupati totali, ad esempio, il 13% opera nel resto del Veneto e il 26% nel resto d' Italia. Quanto al valore della produzione, circa 10,6 miliardi rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Anzi, gli impatti indiretti e indotti hanno ricadute benefiche localizzate molto maggiormente al di fuori dell' area metropolitana veneziana, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal sistema **portuale**. Un altro aspetto che evidenzia lo studio è la particolare vocazione del sistema **portuale** del Nord Adriatico. Tecnicamente, si parla di "porto multi-purpose", ovvero un porto in cui nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. Non a caso, Venezia è il primo homeport crocieristico nazionale, con 1,56 milioni di passeggeri, oltre che il 7° scalo mercantile (oltre 26 milioni di merci movimentate) e Chioggia è il secondo (dopo Mazara del Vallo) nel settore della pesca, considerando pescato e stazza complessiva della flotta. La multifunzionalità, spiega l' analisi, è sinonimo di flessibilità e rappresenta un valore aggiunto rilevante, consentendo di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell' economia. E questo ha accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese e il venir meno della funzionalità del porto provocherebbe danni consistenti all' intero sistema economico. Il sistema **portuale** va dunque incluso all' interno delle prossime scelte strategiche regionali sia in termini infrastrutturali sia economici. «Quanto presentiamo ci dà la base scientifica per affermare che il sistema **portuale** veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, è un patrimonio di rilevanza nazionale», dice il presidente dell' **Autorità portuale**, Pino Musolino. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Mattino di Padova

Venezia

il sistema venezia-marghera-chioggia

Porto, realtà multifunzionale Musolino "chiama" Ravenna

Nicola Brillo «Siamo un ecosistema delicato e dinamico, in continua mutazione come i mercati che cambiano: bisogna sapersi adattare». Così Pino Musolino, presidente **Autorità di sistema** portuale del mare Adriatico settentrionale (Venezia-Chioggia) ieri a Marghera durante la presentazione dello studio su "L' impatto economico e sociale del **sistema** portuale veneto". L' impatto totale sull' occupazione del **sistema** Venezia-Marghera-Chioggia è quantificabile in 92.284 posti di lavoro (61% all' interno dell' ambito metropolitano, il 13% nel territorio regionale e il rimanente 26% nel contesto nazionale). L' impatto economico complessivo, ovvero la produzione diretta, indiretta e l' indotto, è stimata in 21 miliardi di euro. Il valore della produzione generata dal **sistema** porto ammonta a 11,7 miliardi, mentre risulta pari a 7 miliardi il valore della produzione indiretta e a 2,3 miliardi il valore della produzione indotta, ovvero della produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Ma per farlo funzionare a dovere servono interventi continui di manutenzione dei canali. «Sono numeri che fanno tremare le vene dalla responsabilità» aggiunge Musolino «chi critica le nostre scelte deve portare i numeri e fatti contrari, poi si può discutere». E poi lancia un messaggio a Ravenna: «Con noi potrebbero avere una governance unica in futuro». «Il **sistema** portuale veneto» spiega Giuseppe Fedalto, presidente della Camera di Commercio di Venezia Rovigo «è una struttura multifunzionale di enorme valore per il ruolo che gioca a tutti i livelli, regionale, nazionale ed europeo. Occorre lavorare su queste potenzialità e svilupparle puntando ad accogliere investimenti logistici, in tale direzione va sottolineata la rilevanza strategica della Zona logistica semplificata». L' indecisione del governo è il bersaglio di Simone Venturini, assessore ai Lavori pubblici di Venezia. «Serve una nuova stagione di attenzione al porto di Venezia» sostiene «Il porto non è nemico della città, come sostengono certe ideologie che influenzano il governo. Grazie al porto ci sono posti di lavoro qualificati». Poi sul paventato "piano B", negato anche da Musolino: «Per il Comune di Venezia non c' è alcun "piano B": per Venezia c' è solo il porto di Venezia, e bisogna scavare i canali». Richiesta sottoscritta dall' assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti. «Il Governo parla solo di Alitalia e Benetton, mentre qui si temporeggia su un tassello importantissimo dell' economia nazionale» dice «Il costo della non decisione sarà devastante». Il sottosegretario al Mef Pier Paolo Baretta ha ammesso che ci sono «ritardi nel governo, ma c' è una direzione di marcia delineata, ed è quella del convegno». Ha sottolineato infine che nel governo «c' è interesse esplicito verso Venezia intera, nella sua complessità. È stata finanziata la legge speciale a Venezia, l' accelerazione sul Mose, realizzata la ZLS. E presto troverà soluzione anche il protocollo fanghi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



LOGISTICA E TURISMO. Incontro a Marghera

I porti del Veneto volano economico di tutto il Nordest

Le strutture di Venezia e Chioggia impattano per 21 miliardi di euro

Il **sistema** portuale veneto pesa per 21 miliardi di euro, dei quali 11,7 di produzione diretta, 7 di produzione indiretta e altri 2,3 di indotto. E, considerando proprio l' indotto, l' impatto occupazionale totale è calcolabile in 92.284 posti di lavoro. Un elemento fondamentale quindi per il **sistema** turistico e della logistica del Nordest. Il dato è emerso dallo studio congiunto «L' impatto economico e sociale del **sistema** portuale veneto», realizzato dall' **Autorità** di **sistema** portuale dell' Alto Adriatico e Camera di Commercio di Venezia-Rovigo e presentato ieri a Marghera. Nello specifico, Venezia è il primo punto di partenza e arrivo per il **sistema** crocieristico nazionale, con 1,56 milioni di passeggeri movimentati, e il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solamente a quello siciliano di Mazara del Vallo (Trapani), grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale, con oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate. Il **sistema** portuale del mare Adriatico settentrionale, rileva lo studio, dimostra una spiccata vocazione di porto 'multi usò in cui nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante. Le aziende direttamente impiegate a Venezia sono 1.260 mentre sono 322 quelle a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti e un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull' economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. «Quanto abbiamo presentto», ha commentato il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** portuale dell' Alto Adriatico, Pino Musolino «ci fornisce la base scientifica per affermare che il **sistema** portuale veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, è un patrimonio di rilevanza nazionale». «Il **sistema** portuale veneto è un attivatore di economie, di valore aggiunto e di produzione di indotti», ha sottolineato Giuseppe Fedalto, presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo «Occorre lavorare su queste potenzialità e svilupparle puntando ad accogliere investimenti logistici e per questo è necessario progettare strumenti che ne favoriscano l' attrazione».



Sistema portuale veneto pesa per 21 mld

Il **sistema portuale** veneto, tra produzione diretta e indotta pesa per 21 miliardi di euro e contribuisce a creare oltre 92.000 posti di lavoro. E' quanto emerso dallo studio " L' impatto economico e sociale del **sistema portuale** Veneto " presentato oggi, presso la Venezia Heritage Tower di Marghera, dalla Camera di Commercio Venezia e Rovigo con l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**. Lo studio evidenzia come il posizionamento del **sistema portuale** veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appaia "decisamente rilevante". Tre gli elementi di forte novità dello studio rispetto alle indagini condotte finora sul tema: l' individuazione delle funzioni del porto, ricostruzione delle dinamiche dei flussi di origine-destinazione attivati dal porto per ciascuna vocazione e per modalità trasportistica e censimento per quantità e qualità le aziende insediate nell' ambito **portuale**, con l' obiettivo di definire i livelli di produzione e occupazione generati nei diversi porti. Il **sistema portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose , dove nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. L' indagine dimostra come la vocazione multi-purpose del porto abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese : nei settori analizzati, i flussi in ingresso al porto risultano strettamente funzionali al territorio regionale e al Nordest, aree per le quali il porto è una primaria fonte di alimentazione, tanto che le stesse aree coincidono con le destinazioni finali della quasi totalità delle merci movimentate dal **sistema portuale**. Misurando anche l' indotto, l' impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell' ambito metropolitano, il 13% nell' ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Tra produzione diretta, indiretta e indotta, il **sistema portuale veneto** pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto, equivalente alla produzione generata dai consumi dalle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal **sistema portuale**. Per il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino** lo studio fornisce la base scientifica per affermare che il **sistema portuale** veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, "è un patrimonio di rilevanza nazionale" e che l' importanza dello studio va oltre i risultati, perché "oggi proponiamo uno strumento di provata efficacia per effettuare delle analisi replicabili nel tempo ed esportabile negli altri scali portuali italiani, utile a prendere decisioni strategiche effettivamente fondate sui dati e sulle prospettive reali di crescita di un comparto con un orizzonte temporale medio-lungo. L' utilizzo di questa metodologia consentirebbe inoltre sicuri benefici a tutto il **sistema** Paese in termini di risultati di crescita e di rilancio dell' occupazione, e permetterebbe di risultare vincenti nella competizione globale". Giuseppe Fedalto, presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo, chiarisce, come ente rappresentante delle categorie economiche e del **sistema** imprese dei territori di Venezia

The screenshot shows the Adnkronos website interface. At the top, there's a navigation bar with the Adnkronos logo and various menu items like 'Fatti', 'Lavoro', 'Salute', 'Sport', 'Cultura', 'Intrattenimento', 'Magazine', 'Società', 'Immigrazione', and 'Multimedia'. Below the navigation, the article title 'Sistema portuale veneto pesa per 21 mld' is prominently displayed. The article content includes a sub-headline 'ECONOMIA', a publication date 'Pubblicato il: 23/01/2020 16:39', and a main text block starting with 'Il sistema portuale veneto, tra produzione diretta e indotta pesa per 21 miliardi di euro e contribuisce a creare oltre 92.000 posti di lavoro...'. To the right of the article, there's a 'Notizie Più Cliccate' section with a list of trending topics, and a 'Video' section with several video thumbnails.

(Sito) Adnkronos

Venezia

e Rovigo, che "abbiamo voluto e sostenuto l'elaborazione di uno studio obiettivo e concreto in grado di aiutarci a costruire il futuro del Porto di Venezia e Chioggia su basi solide, dobbiamo far tesoro dei dati ottenuti perché attengono allo sviluppo dello stesso". In chiusura dell'evento, ha portato il suo saluto il Sottosegretario al Ministero dell'Economia Pier Paolo Baretta, che ribadisce l'importanza della Regione Veneto nell'equilibrio europeo e commenta lo studio dicendo che "avere dei dati che danno l'idea precisa della situazione è imprescindibile per scegliere la giusta strada da intraprendere". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

Sistema portuale veneto pesa per 21 mld

Marghera (Ve), 23 gen. (Adnkronos) - Il **sistema portuale** veneto, tra produzione diretta e indotta pesa per 21 miliardi di euro e contribuisce a creare oltre 92.000 posti di lavoro. E' quanto emerso dallo studio "L' impatto economico e sociale del **sistema portuale** Veneto" presentato oggi, presso la Venezia Heritage Tower di Marghera, dalla Camera di Commercio Venezia e Rovigo con l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**. Lo studio evidenzia come il posizionamento del **sistema portuale** veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appaia "decisamente rilevante". Tre gli elementi di forte novità dello studio rispetto alle indagini condotte finora sul tema: l' individuazione delle funzioni del porto, ricostruzione delle dinamiche dei flussi di origine-destinazione attivati dal porto per ciascuna vocazione e per modalità trasportistica e censimento per quantità e qualità le aziende insediate nell' ambito **portuale**, con l' obiettivo di definire i livelli di produzione e occupazione generati nei diversi porti. Il **sistema portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose, dove nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. L' indagine dimostra come la vocazione multi-purpose del porto abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese: nei settori analizzati, i flussi in ingresso al porto risultano strettamente funzionali al territorio regionale e al Nordest, aree per le quali il porto è una primaria fonte di alimentazione, tanto che le stesse aree coincidono con le destinazioni finali della quasi totalità delle merci movimentate dal **sistema portuale**. Misurando anche l' indotto, l' impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell' ambito metropolitano, il 13% nell' ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Tra produzione diretta, indiretta e indotta, il **sistema portuale** veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto, equivalente alla produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal **sistema portuale**. Per il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** Pino Musolino lo studio fornisce la base scientifica per affermare che il **sistema portuale** veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, "è un patrimonio di rilevanza nazionale" e che l' importanza dello studio va oltre i risultati, perché "oggi proponiamo uno strumento di provata efficacia per effettuare delle analisi replicabili nel tempo ed esportabile negli altri scali portuali italiani, utile a prendere decisioni strategiche effettivamente fondate sui dati e sulle prospettive reali di crescita di un comparto con un orizzonte temporale medio-lungo. L' utilizzo di questa metodologia consentirebbe inoltre sicuri benefici a tutto il **sistema** Paese in termini di risultati di crescita e di rilancio dell' occupazione, e permetterebbe di risultare vincenti nella competizione globale". Giuseppe Fedalto, presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo, chiarisce, come ente rappresentante delle categorie economiche e del **sistema** imprese



Affari Italiani

Venezia

dei territori di Venezia e Rovigo, che "abbiamo voluto e sostenuto l'elaborazione di uno studio oggettivo e concreto in grado di aiutarci a costruire il futuro del Porto di Venezia e Chioggia su basi solide, dobbiamo far tesoro dei dati ottenuti perché attengono allo sviluppo dello stesso". In chiusura dell'evento, ha portato il suo saluto il Sottosegretario al Ministero dell'Economia Pier Paolo Baretta, che ribadisce l'importanza della Regione Veneto nell'equilibrio europeo e commenta lo studio dicendo che "avere dei dati che danno l'idea precisa della situazione è imprescindibile per scegliere la giusta strada da intraprendere".

Porti: sistema Veneto 'pesa' per 21 mld, 92.000 occupati

7mld di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto

(ANSA) - VENEZIA, 23 GEN - Il sistema portuale veneto pesa per 21 mld di euro, di cui 11,7 miliardi di produzione diretta, 7mld di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto. E, misurando anche l' indotto, l' impatto occupazionale totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro. Il dato emerge dallo studio congiunto 'L' impatto economico e sociale del sistema portuale veneto', realizzato dall' Autorità di sistema portuale dell' Alto Adriatico e Camera di Commercio di Venezia-Rovigo e presentato oggi a Marghera. Nello specifico, Venezia è il primo punto di partenza/arrivo crocieristico nazionale, con 1,56 milioni di passeggeri movimentati, e il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo, grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale, con oltre 26 mln di tonnellate di merci movimentate. Il sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, rileva lo studio, dimostra una spiccata vocazione di porto 'multi uso' in cui nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante. Le aziende direttamente impiegate a Venezia sono 1260 (322 quelle a Chioggia), per un totale di 21.175 addetti e un valore di produzione diretto di 6,6 mld di euro, pesando per il 27% sull' economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. "Quanto presentiamo oggi - commenta il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dell' Alto Adriatico, **Pino Musolino** - ci fornisce la base scientifica per affermare che il sistema portuale veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, è un patrimonio di rilevanza nazionale". (ANSA).



AdSP Adriatico settentrionale: 22 mld e 92mila occupati l' impatto del sistema portuale veneto nel Nord-Est

(FERPRESS) - Venezia, 23 GEN - Il posizionamento del **sistema portuale veneto**, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appare decisamente rilevante se si considera che Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale grazie alle oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate. I risultati si evincono dallo studio "L' impatto economico e sociale del **sistema portuale veneto**", realizzato da Centro Studi Sintesi e Smart Land per l' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** e Camera di Commercio di Venezia Rovigo e presentato stamane a Porto Marghera nella Venezia Heritage Tower con il supporto di Unioncamere Veneto e il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo studio rappresenta una novità dal punto di vista della

metodologia adottata e risulta totalmente replicabile, sia in termini di sistematico aggiornamento annuale del lavoro, sia in termini di applicazione del metodo ad altre differenti realtà portuali. La matrice adottata permetterebbe, infatti, al decisore politico di fotografare la situazione di tutte le realtà portuali italiane, aiutandolo a definire strategie di sviluppo che garantiscano i migliori risultati possibili in termini economici e occupazionali, e supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e nell' allocazione dei fondi disponibili. Il **sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose, dove nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. La multifunzionalità è sinonimo di flessibilità e rappresenta un valore aggiunto rilevante, poiché consente agli scali di Venezia e Chioggia di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell' economia, orientando le priorità ora su un ora sull' altro settore in funzione della congiuntura più o meno favorevole. L' indagine dimostra anche come la vocazione multi-purpose del porto abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese: nei settori analizzati, i flussi in ingresso al porto risultano strettamente funzionali al territorio regionale e al Nordest, aree per le quali il porto è una primaria fonte di alimentazione, tanto che le stesse aree coincidono con le destinazioni finali della quasi totalità delle merci movimentate dal **sistema portuale**. Ne consegue che il venir meno della funzionalità del porto provocherebbe danni consistenti all' intero **sistema** economico locale e regionale. Emerge, inoltre, come rilevante l' opportunità di includere il **sistema portuale** all' interno delle prossime scelte strategiche regionali sia in termini infrastrutturali sia economici. L' analisi del tessuto produttivo di riferimento consente di ricostruire l' area gravitazionale del **sistema portuale** dal punto di vista dei livelli di produzione e occupazione generati. È dunque possibile quantificare in 1.260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e in 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull' economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. Misurando anche l' indotto, l' impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell' ambito metropolitano, il 13% nell' ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del





FerPress

Venezia

il **sistema portuale** veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto, equivalente alla produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal **sistema portuale**. "Quanto presentiamo oggi ci fornisce la base scientifica per affermare che il **sistema portuale** veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, è un patrimonio di rilevanza nazionale". Così il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino** che aggiunge: "L' importanza dello studio, però, va oltre i risultati, perché oggi proponiamo al decisore politico uno strumento di provata efficacia per effettuare delle analisi replicabili nel tempo ed esportabile negli altri scali portuali italiani, utile a prendere decisioni strategiche effettivamente fondate sui dati e sulle prospettive reali di crescita di un comparto con un orizzonte temporale medio-lungo. Tale strumento consente di definire e realizzare le infrastrutture che realmente servono e, quindi, di allocare nel miglior modo possibile le risorse finanziarie europee e nazionali. L' utilizzo sistematico di questa metodologia, inoltre, consentirebbe sicuri benefici a tutto il **sistema** Paese in termini di risultati di crescita e di rilancio dell' occupazione e permetterebbe di sganciarci definitivamente da una vecchia modalità di programmazione campanilistica e miope all' interno di territori che, invece, hanno bisogno sempre più di maggiore sinergia e strategie armoniche per risultare vincenti nella competizione globale". "Come ente rappresentante delle categorie economiche e del **sistema** imprese dei territori di Venezia e Rovigo abbiamo voluto e sostenuto l' elaborazione di uno studio oggettivo e concreto in grado di aiutarci a costruire il futuro del Porto di Venezia e Chioggia su basi solide, in linea con le reali esigenze delle imprese, dei flussi economici e dei cambiamenti sociali della Città Metropolitana e della Regione tutta - dichiara Giuseppe Fedalto, presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo - Il **sistema portuale** veneto è un attivatore di economie, di valore aggiunto e di produzione di indotti. Occorre lavorare su queste potenzialità e svilupparle puntando ad accogliere investimenti logistici e per questo è necessario progettare strumenti che ne favoriscano la loro attrazione ed in tale direzione va sottolineata la rilevanza strategica della Zona Logistica Semplificata".

Venezia: Venturini al convegno AdSP, porto è motore economico. E' ora che Governo si prenda le sue responsabilità

(FERPRESS) - Venezia, 23 GEN - "Il porto di Venezia è motore economico non solo del nostro territorio, ma anche del Veneto e dell'intera Italia: oggi però è minacciato non solo il suo presente, ma anche il suo futuro, per le mancate scelte dei governi attuali e precedenti: speriamo che 'Roma' finalmente si svegli e prenda decisioni ormai non più rinviabili." E' una sorta insieme di "grido di dolore" e di pressante richiesta, quella che l'assessore comunale allo Sviluppo economico del Territorio, Simone Venturini, ha lanciato questa mattina in occasione del convegno dal titolo "L'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto". L'incontro, svoltosi all'Heritage Tower di Marghera, su iniziativa dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale dalla Camera di Commercio di Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere del Veneto e il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato l'occasione per presentare una ricerca realizzata dal Centro Studi Sintesi e Smart Land. Il sistema portuale veneto, comprendente i porti di Venezia e Chioggia, rileva la ricerca, è il primo home

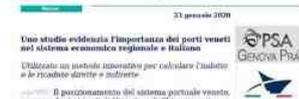
crocieristico nazionale con oltre un milione e mezzo di passeggeri ogni anno, il secondo nel settore della pesca, il settimo come scalo mercantile. Misurando anche l'indotto vi operano oltre 92.000 addetti, mentre la produzione complessiva è di circa 21 miliardi di euro. In particolare a Venezia sono operanti 1.260 aziende e 322 a Chioggia, per un totale di 21.000 addetti, che sviluppano un valore di produzione di circa 6 miliardi e 600 milioni di euro annui, pesando per il 27% sull'economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. "Sono dati - ha sottolineato Venturini - che confermano l'importanza del nostro sistema portuale, che ora però ha bisogno che vengano finalmente prese decisioni importanti, a cominciare dallo scavo dei canali. Non esistono 'piani B': un porto non può operare senza navi, e le merci devono comunque arrivare qua. Sviluppando il porto, in tutte le sue realtà (merci, passeggeri, pesca, stazione marittima) si creano i presupposti per nuovi posti di lavoro e per continuare l'opera di disinquinamento di altre aree di Marghera." Presenti all'incontro, tra gli altri, il sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze, Pier Paolo Baretta, l'assessore regionale ai Lavori pubblici, Elisa De Berti, i presidenti della Camera di commercio di Venezia e Rovigo, Giuseppe Fedalto, e dell'Autorità di Sistema portuale, Pino Musolino. A margine del convegno Venturini ha incontrato una rappresentanza dei lavoratori portuali in lotta per la difesa dei loro posti di lavoro, confermando il pieno appoggio dell'Amministrazione comunale alle loro richieste, rivolte al governo, perché vengano finalmente prese le decisioni da tempo attese.



Uno studio evidenzia l'importanza dei porti veneti nel sistema economico regionale e italiano

Utilizzato un metodo innovativo per calcolare l' indotto e le ricadute dirette e indirette Il posizionamento del **sistema portuale** veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appare decisamente rilevante se si considera che Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e settimo tra i porti mercantili grazie alle oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate e che il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Lo evidenzia uno studio realizzato da Centro Studi Sintesi e Smart Land per conto dell' Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e della Camera di Commercio di Venezia Rovigo che presenta un metodo innovativo per calcolare l' indotto e le ricadute dirette e indirette dei porti veneti nel **sistema economico regionale e italiano**. In occasione della presentazione odierna dello studio "L' impatto economico e sociale del **sistema portuale** veneto", avvenuta a Porto

Marghera nella Venezia Heritage Tower, l' AdSP del **Mare Adriatico Settentrionale** ha sottolineato che lo studio rappresenta una novità dal punto di vista della metodologia adottata e risulta totalmente replicabile, sia in termini di sistematico aggiornamento annuale del lavoro, sia in termini di applicazione del metodo ad altre differenti realtà portuali. La matrice adottata permetterebbe, infatti, al decisore politico di fotografare la situazione di tutte le realtà portuali italiane, aiutandolo a definire strategie di sviluppo che garantiscano i migliori risultati possibili in termini economici e occupazionali, e supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e nell' allocazione dei fondi disponibili. Ricordando che il **sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose, dove nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca, l' AdSP ha spiegato che l' indagine dimostra anche come la vocazione multi-purpose del porto abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese: nei settori analizzati, i flussi in ingresso al porto risultano strettamente funzionali al territorio regionale e al Nordest, aree per le quali il porto è una primaria fonte di alimentazione, tanto che le stesse aree coincidono con le destinazioni finali della quasi totalità delle merci movimentate dal **sistema portuale**. Ne consegue - ha osservato l' authority **portuale** - che il venir meno della funzionalità del porto provocherebbe danni consistenti all' intero **sistema economico** locale e regionale. Emerge, inoltre - ha evidenziato ancora l' ente - come rilevante l' opportunità di includere il **sistema portuale** all' interno delle prossime scelte strategiche regionali sia in termini infrastrutturali sia economici. Il documento indica in 1.260 le aziende direttamente correlate all' attività del porto di Venezia e in 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull' economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. Misurando anche l' indotto, l' impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell' ambito metropolitano, il 13% nell' ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Tra produzione diretta, indiretta e indotto, il **sistema portuale** veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, sette miliardi di produzione indiretta e 2,3



Uno studio evidenzia l'importanza dei porti veneti nel sistema economico regionale e italiano

Utilizzato un metodo innovativo per calcolare l' indotto e le ricadute dirette e indirette

Il posizionamento del sistema portuale veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appare decisamente rilevante se si considera che Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e settimo tra i porti mercantili grazie alle oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate e che il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Lo evidenzia uno studio realizzato da Centro Studi Sintesi e Smart Land per conto dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e della Camera di Commercio di Venezia Rovigo che presenta un metodo innovativo per calcolare l' indotto e le ricadute dirette e indirette dei porti veneti nel sistema economico regionale e italiano.

In occasione della presentazione odierna dello studio "L' impatto economico e sociale del sistema portuale veneto", avvenuta a Porto Marghera nella Venezia Heritage Tower, l' AdSP del Mare Adriatico Settentrionale ha sottolineato che lo studio rappresenta una novità dal punto di vista della metodologia adottata e risulta totalmente replicabile, sia in termini di sistematico aggiornamento annuale del lavoro, sia in termini di applicazione del metodo ad altre differenti realtà portuali. La matrice adottata permetterebbe, infatti, al decisore politico di fotografare la situazione di tutte le realtà portuali italiane, aiutandolo a definire strategie di sviluppo che garantiscano i migliori risultati possibili in termini economici e occupazionali, e supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e nell' allocazione dei fondi disponibili.

Ricordando che il sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose, dove nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca, l' AdSP ha spiegato che l' indagine dimostra anche come la vocazione multi-purpose del porto abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese: nei settori analizzati, i flussi in ingresso al porto risultano strettamente funzionali al territorio regionale e al Nordest, aree per le quali il porto è una primaria fonte di alimentazione, tanto che le stesse aree coincidono con le destinazioni finali della quasi totalità delle merci movimentate dal sistema portuale. Ne consegue - ha osservato l' authority portuale - che il venir meno della funzionalità del porto provocherebbe danni consistenti all' intero sistema economico locale e regionale. Emerge, inoltre - ha evidenziato ancora l' ente - come rilevante l' opportunità di includere il sistema portuale all' interno delle prossime scelte strategiche regionali sia in termini infrastrutturali sia economici. Il documento indica in 1.260 le aziende direttamente correlate all' attività del porto di Venezia e in 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull' economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. Misurando anche l' indotto, l' impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell' ambito metropolitano, il 13% nell' ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Tra produzione diretta, indiretta e indotto, il sistema portuale veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, sette miliardi di produzione indiretta e 2,3



Informare

Venezia

generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal **sistema portuale**. «Quanto presentiamo oggi - ha commentato il presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale**, Pino Musolino - ci fornisce la base scientifica per affermare che il **sistema portuale** veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, è un patrimonio di rilevanza nazionale. L' importanza dello studio, però, va oltre i risultati, perché oggi proponiamo al decisore politico uno strumento di provata efficacia per effettuare delle analisi replicabili nel tempo ed esportabile negli altri scali portuali italiani, utile a prendere decisioni strategiche effettivamente fondate sui dati e sulle prospettive reali di crescita di un comparto con un orizzonte temporale medio-lungo. Tale strumento consente di definire e realizzare le infrastrutture che realmente servono e, quindi, di allocare nel miglior modo possibile le risorse finanziarie europee e nazionali. L' utilizzo sistematico di questa metodologia, inoltre, consentirebbe sicuri benefici a tutto il **sistema** Paese in termini di risultati di crescita e di rilancio dell' occupazione e permetterebbe di sganciarci definitivamente da una vecchia modalità di programmazione campanilistica e miope all' interno di territori che, invece, hanno bisogno sempre più di maggiore sinergia e strategie armoniche per risultare vincenti nella competizione globale». «Il **sistema portuale** veneto - ha concordato il presidente della Camera di Commercio di Venezia Rovigo, Giuseppe Fedalto - è un attivatore di economie, di valore aggiunto e di produzione di indotti. Occorre lavorare su queste potenzialità e svilupparle puntando ad accogliere investimenti logistici e per questo è necessario progettare strumenti che ne favoriscano la loro attrazione ed in tale direzione va sottolineata la rilevanza strategica della Zona Logistica Semplificata».

L'impatto del sistema portuale veneto nel nordest e in Italia

Redazione

VENEZIA-PORTO MARGHERA Presentati questa mattina a Porto Marghera nella Venezia Heritage Tower i risultati dello studio L'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto, realizzato da Centro studi sintesi e Smart Land per l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale e Camera di Commercio di Venezia Rovigo con il supporto di Unioncamere Veneto e il patrocinio del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il posizionamento del sistema portuale veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appare decisamente rilevante se si considera che Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale grazie alle oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate. Lo studio rappresenta una novità dal punto di vista della metodologia adottata e risulta totalmente

replicabile, sia in termini di sistematico aggiornamento annuale del lavoro, sia in termini di applicazione del metodo ad altre differenti realtà portuali. La matrice adottata permetterebbe, infatti, al decisore politico di fotografare la situazione di tutte le realtà portuali italiane, aiutandolo a definire strategie di sviluppo che garantiscano i migliori risultati possibili in termini economici e occupazionali, e supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e nell'allocazione dei fondi disponibili. Il sistema portuale del mare Adriatico settentrionale dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose, dove nessun ambito prevale sull'altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. La multifunzionalità è sinonimo di flessibilità e rappresenta un valore aggiunto rilevante, poiché consente agli scali di Venezia e Chioggia di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell'economia, orientando le priorità ora su uno ora sull'altro settore in funzione della congiuntura più o meno favorevole. L'indagine dimostra anche come la vocazione multi-purpose del porto abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese: nei settori analizzati, i flussi in ingresso al porto risultano strettamente funzionali al territorio regionale e al Nordest, aree per le quali il porto è una primaria fonte di alimentazione, tanto che le stesse aree coincidono con le destinazioni finali della quasi totalità delle merci movimentate dal sistema portuale. Ne consegue che il venir meno della funzionalità del porto provocherebbe danni consistenti all'intero sistema economico locale e regionale. Emerge, inoltre, come rilevante l'opportunità di includere il sistema portuale all'interno delle prossime scelte strategiche regionali sia in termini infrastrutturali sia economici. L'analisi del tessuto produttivo di riferimento consente di ricostruire l'area gravitazionale del sistema portuale dal punto di vista dei livelli di produzione e occupazione generati. È dunque possibile quantificare in 1.260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e in 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull'economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. Misurando anche l'indotto, l'impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell'ambito metropolitano, il 13%



nell'ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Tra produzione diretta, indiretta e indotta, il sistema portuale veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto, equivalente alla



Messaggero Marittimo

Venezia

produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal sistema portuale. Quanto presentiamo oggi -spiega il presidente dell'AdSp Pino Musolino ci fornisce la base scientifica per affermare che il sistema portuale veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, è un patrimonio di rilevanza nazionale. L'importanza dello studio, però, va oltre i risultati, perché oggi proponiamo al decisore politico uno strumento di provata efficacia per effettuare delle analisi replicabili nel tempo ed esportabile negli altri scali portuali italiani, utile a prendere decisioni strategiche effettivamente fondate sui dati e sulle prospettive reali di crescita di un comparto con un orizzonte temporale medio-lungo. Tale strumento consente di definire e realizzare le infrastrutture che realmente servono e, quindi, di allocare nel miglior modo possibile le risorse finanziarie europee e nazionali. Per Musolino l'utilizzo sistematico di questa metodologia consentirebbe sicuri benefici a tutto il sistema Paese in termini di risultati di crescita e di rilancio dell'occupazione e permetterebbe di sganciarsi definitivamente da una vecchia modalità di programmazione campanilistica e miope all'interno di territori che, invece, hanno bisogno sempre più di maggiore sinergia e strategie armoniche per risultare vincenti nella competizione globale. Il sistema portuale veneto è un attivatore di economie -sottolinea Giuseppe Fedalto, presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo- di valore aggiunto e di produzione di indotti. Occorre lavorare su queste potenzialità e svilupparle puntando ad accogliere investimenti logistici e per questo è necessario progettare strumenti che ne favoriscano la loro attrazione ed in tale direzione va sottolineata la rilevanza strategica della Zona logistica semplificata.

L' impatto del sistema portuale veneto nel nordest e in Italia: 21 miliardi e oltre 92 mila occupati

Uno studio congiunto di AdSPMAS e CCIAA Venezia Rovigo calcola con un metodo innovativo l' indotto e le ricadute dirette e indirette dei porti veneti nel **sistema** economico regionale e italiano. Venezia Porto Marghera, 23 gennaio 2020 - Il posizionamento del **sistema portuale** veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appare decisamente rilevante se si considera che Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale grazie alle oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate. I risultati si evincono dallo studio "L' impatto economico e sociale del **sistema portuale** veneto", realizzato da Centro Studi Sintesi e Smart Land per l' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico** settentrionale e Camera di Commercio di Venezia Rovigo e presentato stamane a Porto Marghera nella Venezia Heritage Tower con il supporto di Unioncamere Veneto e il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo studio rappresenta una novità dal punto di vista della metodologia adottata e risulta totalmente replicabile, sia in termini di sistematico aggiornamento annuale del lavoro, sia in termini di applicazione del metodo ad altre differenti realtà portuali. La matrice adottata permetterebbe, infatti, al decisore politico di fotografare la situazione di tutte le realtà portuali italiane, aiutandolo a definire strategie di sviluppo che garantiscano i migliori risultati possibili in termini economici e occupazionali, e supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e nell' allocazione dei fondi disponibili. Il **sistema portuale** del **Mare Adriatico** settentrionale dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose, dove nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. La multifunzionalità è sinonimo di flessibilità e rappresenta un valore aggiunto rilevante, poiché consente agli scali di Venezia e Chioggia di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell' economia, orientando le priorità ora su uno ora sull' altro settore in funzione della congiuntura più o meno favorevole. L' indagine dimostra anche come la vocazione multi-purpose del porto abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese: nei settori analizzati, i flussi in ingresso al porto risultano strettamente funzionali al territorio regionale e al Nordest, aree per le quali il porto è una primaria fonte di alimentazione, tanto che le stesse aree coincidono con le destinazioni finali della quasi totalità delle merci movimentate dal **sistema portuale**. Ne consegue che il venir meno della funzionalità del porto provocherebbe danni consistenti all' intero **sistema** economico locale e regionale. Emerge, inoltre, come.



Musolino: ecco lo studio per far capire a Roma in quali porti investire

Il posizionamento del sistema portuale veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appare decisamente rilevante se si considera che Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e il porto di Chioggia, nel settore della pesca,

Il posizionamento del sistema portuale veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appare decisamente rilevante se si considera che Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale grazie alle oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate. I risultati emergono dallo studio 'L'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto', realizzato da Centro Studi Sintesi e Smart Land per l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale e Camera di Commercio di Venezia Rovigo e presentato a Porto Marghera nella Venezia Heritage. Il sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale dimostra una spiccata vocazione di porto multipurpose, dove nessun ambito prevale sull'altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. La multifunzionalità è sinonimo di flessibilità e rappresenta un valore aggiunto rilevante, poiché consente agli scali di Venezia e Chioggia di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell'economia, orientando le priorità ora su uno ora sull'altro settore in funzione della congiuntura più o meno favorevole. L'indagine dimostra anche come la vocazione multipurpose del porto abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese: nei settori analizzati, i flussi in ingresso al porto risultano strettamente funzionali al territorio regionale e al Nord-Est, aree per le quali il porto è una primaria fonte di alimentazione, tanto che le stesse aree coincidono con le destinazioni finali della quasi totalità delle merci movimentate dal sistema portuale. La ricerca sottolinea: 'Ne consegue che il venir meno della funzionalità del porto provocherebbe danni consistenti all'intero sistema economico locale e regionale. Emerge, inoltre, come rilevante l'opportunità di includere il sistema portuale all'interno delle prossime scelte strategiche regionali sia in termini infrastrutturali sia economici'. L'analisi del tessuto produttivo di riferimento consente di ricostruire l'area gravitazionale del sistema portuale dal punto di vista dei livelli di produzione e occupazione generati. È dunque possibile quantificare in 1.260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e in 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull'economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. Misurando anche l'indotto, l'impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell'ambito metropolitano, il 13% nell'ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Tra produzione diretta, indiretta e indotto, il sistema portuale veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto, equivalente alla produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella



città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute



benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal sistema portuale. 'Quanto presentiamo oggi ci fornisce la base scientifica per affermare che il sistema portuale veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, è un patrimonio di rilevanza nazionale' ha affermato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino. Che aggiunge: 'L'importanza dello studio, però, va oltre i risultati, perché oggi proponiamo al decisore politico uno strumento di provata efficacia per effettuare delle analisi replicabili nel tempo ed esportabile negli altri scali portuali italiani, utile a prendere decisioni strategiche effettivamente fondate sui dati e sulle prospettive reali di crescita di un comparto con un orizzonte temporale medio-lungo. Tale strumento consente di definire e realizzare le infrastrutture che realmente servono e, quindi, di allocare nel miglior modo possibile le risorse finanziarie europee e nazionali. L'utilizzo sistematico di questa metodologia, inoltre, consentirebbe sicuri benefici a tutto il sistema Paese in termini di risultati di crescita e di rilancio dell'occupazione e permetterebbe di sganciarci definitivamente da una vecchia modalità di programmazione campanilistica e miope all'interno di territori che, invece, hanno bisogno sempre più di maggiore sinergia e strategie armoniche per risultare vincenti nella competizione globale'.

L' assessore Venturini al convegno "L' impatto economico e sociale del sistema portuale veneto"

"Il porto di Venezia è motore economico non solo del nostro territorio, ma anche del Veneto e dell' intera Italia: oggi però è minacciato non solo il suo presente, ma anche il suo futuro, per le mancate scelte dei governi attuali e precedenti: speriamo che 'Roma' finalmente si svegli e prenda decisioni ormai non più rinviabili." E' una sorta insieme di "grido di dolore" e di pressante richiesta, quella che l' assessore comunale allo Sviluppo economico del Territorio, Simone Venturini, ha lanciato questa mattina in occasione del convegno dal titolo "L' impatto economico e sociale del sistema portuale veneto". L' incontro, svoltosi all' Heritage Tower di Marghera, su iniziativa dell' **Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** dalla Camera di Commercio di Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere del Veneto e il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato l' occasione per presentare una ricerca realizzata dal Centro Studi Sintesi e Smart Land. Il **sistema portuale** veneto, comprendente i porti di Venezia e Chioggia, rileva la ricerca, è il primo home crocieristico nazionale con oltre un milione e mezzo di passeggeri ogni anno, il secondo nel settore della pesca, il settimo come scalo mercantile. Misurando anche l' indotto vi operano oltre 92.000 addetti, mentre la produzione complessiva è di circa 21 miliardi di euro. In particolare a Venezia sono operanti 1.260 aziende e 322 a Chioggia, per un totale di 21.000 addetti, che sviluppano un valore di produzione di circa 6 miliardi e 600 milioni di euro annui, pesando per il 27% sull' economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. "Sono dati - ha sottolineato Venturini - che confermano l' importanza del nostro **sistema portuale**, che ora però ha bisogno che vengano finalmente prese decisioni importanti, a cominciare dallo scavo dei canali. Non esistono 'piani B': un porto non può operare senza navi, e le merci devono comunque arrivare qua. Sviluppando il porto, in tutte le sue realtà (merci, passeggeri, pesca, stazione marittima) si creano i presupposti per nuovi posti di lavoro e per continuare l' opera di disinquinamento di altre aree di Marghera." Presenti all' incontro, tra gli altri, il sottosegretario al Ministero dell' Economia e delle Finanze, Pier Paolo Baretta, l' assessore regionale ai Lavori pubblici, Elisa De Berti, i presidenti della Camera di commercio di Venezia e Rovigo, Giuseppe Fedalto, e dell' **Autorità di Sistema portuale**, Pino Musolino. A margine del convegno Venturini ha incontrato una rappresentanza dei lavoratori portuali in lotta per la difesa dei loro posti di lavoro, confermando il pieno appoggio dell' Amministrazione comunale alle loro richieste, rivolte al governo, perché vengano finalmente prese le decisioni da tempo attese. (Comune di Venezia)



Un metodo per misurare l' impatto del Porto. Una mobilitazione per proteggerlo

Lo studio dell' Autorità di sistema portuale e della Camera di commercio svela i numeri dell' imponenza economica del sistema. Sindacati in protesta davanti all' Heritage Tower per gli scavi dei canali

Misurare le ricadute dirette e indirette su territorio, regione e per il Paese, di un **sistema** complesso come il porto, con risultati replicabili come nelle scienze è stato possibile grazie a uno studio dell' **Autorità di sistema portuale del mar Adriatico settentrionale** e della Camera di commercio di Venezia Rovigo. Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale grazie agli oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate. Lo studio è "L' impatto economico e sociale del **sistema portuale veneto**", ed è stato presentato oggi, giovedì 23 gennaio, a Porto Marghera nella Venezia Heritage Tower con il supporto di Unioncamere Veneto e il patrocinio del ministero delle Infrastrutture. Il **sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose, dove nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. La multifunzionalità è sinonimo di flessibilità e rappresenta un valore aggiunto poiché consente agli scali di Venezia e Chioggia di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell' economia. I numeri Sono 1.260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull' economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. Misurando anche l' indotto, l' impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell' ambito metropolitano, il 13% nell' ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Tra produzione diretta, indiretta e indotto, il **sistema portuale** veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal **sistema portuale**. La metodologia «L' utilizzo sistematico di questa metodologia consentirebbe sicuri benefici a tutto il **sistema** Paese in termini di risultati di crescita e di rilancio dell' occupazione - afferma il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale Pino Musolino** - e permetterebbe di sganciarci definitivamente da una vecchia modalità di programmazione campanilistica e miope all' interno di territori che, invece, hanno bisogno sempre più di maggiore sinergia e strategie armoniche per risultare vincenti nella competizione globale». «Abbiamo voluto e sostenuto l' elaborazione di uno studio oggettivo e concreto in grado di aiutarci a costruire il futuro del Porto di Venezia e Chioggia su basi solide - dichiara Giuseppe Fedalto, presidente Camera di commercio di Venezia Rovigo - Il **sistema portuale** veneto è un attivatore di economie, di valore aggiunto e di produzione di indotti. La protesta Già annunciata qualche giorno fa, è stata messa in atto la mobilitazione dei sindacati nell' area esterna della Heritage

VENEZIA TODAY Economia

Un metodo per misurare l'impatto del Porto. Una mobilitazione per proteggerlo

Lo studio dell'Autorità di sistema portuale e della Camera di commercio svela i numeri dell'imponenza economica del sistema. Sindacati in protesta davanti all'Heritage Tower per gli scavi dei canali

Lo studio

Lo studio è "L'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto", ed è stato presentato oggi, giovedì 23 gennaio, a Porto Marghera nella Venezia Heritage Tower con il supporto di Unioncamere Veneto e il patrocinio del ministero delle Infrastrutture. Il sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose, dove nessun ambito prevale sull'altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. La multifunzionalità è sinonimo di flessibilità e rappresenta un valore aggiunto poiché consente agli scali di Venezia e Chioggia di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell'economia. I numeri Sono 1.260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull'economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. Misurando anche l'indotto, l'impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell'ambito metropolitano, il 13% nell'ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Tra produzione diretta, indiretta e indotto, il sistema portuale veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal sistema portuale. La metodologia «L'utilizzo sistematico di questa metodologia consentirebbe sicuri benefici a tutto il sistema Paese in termini di risultati di crescita e di rilancio dell'occupazione - afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale Pino Musolino - e permetterebbe di sganciarci definitivamente da una vecchia modalità di programmazione campanilistica e miope all'interno di territori che, invece, hanno bisogno sempre più di maggiore sinergia e strategie armoniche per risultare vincenti nella competizione globale». «Abbiamo voluto e sostenuto l'elaborazione di uno studio oggettivo e concreto in grado di aiutarci a costruire il futuro del Porto di Venezia e Chioggia su basi solide - dichiara Giuseppe Fedalto, presidente Camera di commercio di Venezia Rovigo - Il sistema portuale veneto è un attivatore di economie, di valore aggiunto e di produzione di indotti. La protesta Già annunciata qualche giorno fa, è stata messa in atto la mobilitazione dei sindacati nell'area esterna della Heritage

Venezia Today

Venezia

Tower, indetta dalle sigle Filt Cgil, Fit Cisl e Uilt Uil. «Nessun dietrofront - spiegano - deve essere fatto sulla manutenzione di tutti i canali, perché i 12 metri del piano regolatore portuale di Venezia e i fondali di Chioggia devono essere conseguiti e rispettati. Non si torna indietro sulla spinta per la definizione del protocollo fanghi (che secondo il governo dovrebbe arrivare a fine gennaio) e del piano morfologico della laguna». «Il porto di Venezia è motore economico del territorio, della Regione e dell' Italia, oggi però è minacciato per le mancate scelte dei governi attuali e precedenti: speriamo che Roma si svegli e prenda decisioni ormai non più rinviabili», ha detto l' assessore Simone Venturini alla presentazione dello studio di stamattina. L' assessore ha incontrato una rappresentanza dei lavoratori portuali in lotta confermando il pieno appoggio dell' Amministrazione comunale alle loro richieste, rivolte al governo». Le imprese «Dobbiamo tutti, forze politiche e sociali insieme, essere capaci di intendere il porto come bene comune - ha commentato il segretario regionale Cna del Veneto Matteo Ribon - Un' infrastruttura che genera oltre 90 mila occupati compreso l' indotto, deve essere compresa da tutti gli attori del tessuto economico e produttivo. La rotta per la Cina va non solo recuperata al più presto ma anche incentivata. Ribon sottolinea poi come fattore chiave la propensione all' export del territorio "che trova nel porto un' infrastruttura necessaria per cui speriamo che il Governo centrale, come dichiarato anche questa mattina dal sottosegretario di Stato all' Economia e alle Finanze Pierpaolo Baretta, individui al più presto una soluzione per quanto riguarda il protocollo fanghi. La rotta per la Cina va non solo recuperata al più presto ma anche incentivata. I dati sull' import e l' export, quest' ultimo cresciuto del 20 per cento sul lungo periodo (2009 - 2018) e del 5 sul breve (2017 - 2018), mostrano la centralità, la vitalità e l' utilità del porto anche per le piccole e medie imprese artigiane».

Il futuro delle dighe

Mose, guerra sui soldi «persi» 138 milioni «E' tutto fermo» A rischio gli stipendi

A. Zo.

VENEZIA Pare che nel corso dell' incontro avvenuto a Roma martedì tra il commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, il provveditore alle opere pubbliche reggente Cinzia Zincone e i tre commissari del Consorzio Venezia Nuova, a un certo punto la prima sia sbottata: «Ma perché non andate in banca e vi fate anticipare gli stati di avanzamento lavori?». Lasciando ovviamente sconcertati gli altri interlocutori, ben consapevoli che il Cvn non riesce da anni ad ottenere credito, tanto che le gare recenti per trovare istituti disponibili a un finanziamento sono andate deserte. Il sottinteso, però, è sempre lo stesso. Per il **Mose** pare sempre che i soldi ci siano: ma restano nei bilanci e faticano ad entrare in cassa, per una serie di problemi contabili dello Stato. E i commissari, tornati a Venezia con la coda tra le gambe, non hanno potuto far altro che confermarlo nel corso del comitato consultivo che si è tenuto mercoledì: «I soldi non ci sono», hanno spiegato ai rappresentanti di quelle piccole e medie imprese che sul **Mose** hanno deciso di scommettere, ma che ora rischiano di essere messe da parte. A loro sono infatti stati assegnati lavori per un valore di 300 milioni di euro che però - trattandosi di inserimenti architettonici, Piano Europa e linee di manutenzione (peraltro ancora non si sa se si faranno all' Arsenale o a Marghera) - sono «marginali» rispetto al grande obiettivo attuale, ribadito l' altro ieri in Prefettura: essere in grado di alzare il **Mose**, seppur in emergenza e per acque alte eccezionali (in ipotesi, oltre i 140 centimetri) a fine giugno. Ma come si fa ad accelerare senza soldi? Il cronoprogramma illustrato a Ca' Corner, che prevede per marzo l' aggiunta di altri 3 compressori e la formazione di una squadra in più per il sollevamento delle dighe e per giugno i gruppi elettrogeni e altre due squadre, non necessita di chissà quanti soldi in più, ma che ci siano quelli necessari per proseguire i lavori. E invece pare che, come già accaduto in passato, il Cvn abbia «perso» 138 milioni, che erano in contabilità speciale del Provveditorato e, non essendo stati spesi perché mancavano i cantieri, sono tornati a Roma e chissà quando torneranno disponibili. Ormai tra i commissari e le imprese serpeggia una certa disillusione sulla presunta accelerazione che avrebbe dovuto portare l' arrivo di Spitz, i cui poteri facevano pensare a tempi più ristretti e al superamento di certi vincoli legati al codice degli appalti. E intanto tra i dipendenti del Consorzio inizia a esserci il timore che a breve per i commissari sarà difficile anche pagare gli stipendi.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia della laguna

Canale dei Petroli e scavi del Mose cause dell' aumento delle acque alte

La tesi degli ingegneri Vielmo e Di Tella. «I grafici dell' Ufficio maree lo dimostrano: la svolta a metà degli anni Duemila»

Alberto Vitucci In attesa che sia pronto per difendere Venezia, il **Mose** un effetto lo ha già prodotto. Aumentando il numero e l' intensità delle acque alte. Non ci sono solo i cambiamenti climatici e il maltempo eccezionale. Ma anche gli scavi effettuati in laguna negli ultimi anni hanno contribuito ad aumentare il numero delle acque alte eccezionali. È la tesi elaborata dagli ingegneri Vincenzo Di Tella e Paolo Vielmo, illustrata al Collegio degli Ingegneri di Padova. Che adesso sarà per la prima volta discussa all' Ateneo veneto, nel corso del dibattito sul sistema **Mose** organizzato per l' 8 febbraio. I dati sono quelli dell' Ufficio maree del Comune. Le statistiche decennali elaborate fin dal secolo scorso che adesso sono state «messe in fila». «Le acque alte sono esplose negli anni Sessanta, dopo lo scavo del Canale dei petroli», argomentano gli ingegneri, «poi di nuovo a metà degli anni Duemila, con lo scavo dei canali per il progetto **Mose**». Il grafico sembra dar loro ragione. La media annuale delle maree superiori a 110 centimetri sul medio mare subisce una prima impennata nel decennio 1961-1970, più che raddoppiando gli eventi fino ad allora attestati sui 10-12 l' anno. Nei decenni successivi le acque alte aumentano, ma con una crescita graduale. L' altra «botta» arriva nel decennio 2001-2010, quando le acque alte sopra i 110 arrivano a 52, e nell' ultimo periodo quando superano quota 70. Sono state 26 soltanto nel corso del 2019, l' annus horribilis dell' Acqua più alta di sempre dopo quella del 4 novembre 1966. «È una notizia importante, certificata dai dati dell' Ufficio maree», commenta Stefano Boato, professore ambientalista, «lo diciamo da sempre che lo scavo dei canali ha contribuito allo sconquasso della laguna. E anche all' aumento delle acque alte». Così, mentre si parla di **Mose** e di farlo entrare in funzione alla svelta, si riaccende il dibattito sugli interventi che potrebbero ridurre di un bel po' la frequenza - e dunque i disagi - delle sempre più numerose maree medio alte. Dieci anni fa il Comune aveva messo a punto uno studio su cosa fosse allora necessario fare per ridurre le maree. Il ricercatore del Cnr Georg Umgiesser aveva quantificato in 20 centimetri il beneficio sull' altezza di marea se si fossero ad esempio aperte le valli da pesca e attuati interventi di difesa a mare. Ma nulla è stato fatto, nemmeno gli interventi di difesa locale degli abitati, lasciati a metà. «Al contrario, si continua su una strada pericolosa», dice Boato, «se manteniamo le grandi navi in laguna avranno bisogno di scavare ancora canali e bacini». E la laguna è sempre più a rischio. Se ne vanno ogni anno in mare quasi un milione di metri cubi di sedimenti, portati via dall' erosione e dal traffico di grandi navi e battelli turistici. Così le difese si riducono. E l' acqua entra in laguna con maggiore forza e velocità. «Problemi di cui si sente parlare troppo poco», accusano gli ambientalisti, «adesso si parla solo di **Mose**». Ultima riunione in Prefettura, mercoledì mattina, in cui si è illustrato il nuovo «cronoprogramma per le emergenze». Che andrà adesso reso operativo entro febbraio. Per tentare di avere il **Mose** funzionante - almeno per i casi di emergenza - entro l' estate. Ma intanto in laguna si vedono soltanto gli effetti negativi del grande **Mose**. La cementificazione e l' aumento della velocità delle correnti



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

e dell' erosione. Adesso, stando agli ingegneri, anche delle acque alte. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

gli esperti

«La free zone modello vincente ma bisogna farla funzionare»

Il ricercatore Alessandro Panaro scommette sulla rotta adriatica Fontanili: «La ferrovia a doppio binario ed elettrificata al di sotto delle altre regioni di Nordest»

Il futuro del **Porto** di **Venezia**-Chioggia non può non confrontarsi con quello che sta accadendo nel bacino del Mediterraneo. Qui circolano 2 miliardi di tonnellate di merci in tutti i formati. E qui insistono modelli portuali differenti. Su 400 linee strategiche mercantili nel mondo, il 25% di queste sono nel Mediterraneo. La maggior parte del merci entra attraverso il Canale di Suez e poi va diretto allo stretto di Gibilterra, interessando poco gli altri porti. «Negli ultimi anni però sta migliorando qualcosa nella rotta adriatica» spiega Alessandro Panaro, ricercatore di Studi e ricerche per il Mezzogiorno «Il problema dei nostri porti sono offrire logistica alle navi giganti sempre più protagoniste nelle tratte con la Cina». Una grande opportunità per il **Venezia** e il tessuto produttivo veneto è la costituenda ZIs. «Il **porto** crescerà grazie anche alla freezone su cui punta Confindustria **Venezia** per rafforzare l'industria del territorio» prosegue Panaro «Il **porto** vive del tessuto industriale che c'è alle spalle, puntare sulla freezone è vincente; ma bisogna farle funzionare bene, altrimenti diventa pubblicità negativa e fa scappare gli investitori, come è accaduto in altre realtà». Dal **Porto** di **Venezia** partono 26 miliardi di euro l'anno di export veneto. «Ma c'è anche il paradosso che molte merci che arrivano in Italia sono sbarcate a Rotterdam» aggiunge Antonello Fontanili di Uniontrasporti «La dotazione infrastrutturale del Veneto è generalmente buona, ma la ferrovia a doppio binario ed elettrificata è al di sotto delle altre regioni del Nordest. La Tav è ancora troppo poco: solo 1% del totale ferroviario in Veneto». Il **Porto** di **Venezia** è stato anche quello che ha saputo rinascere dopo la crisi di **Porto** Marghera e durante la crisi post 2008 ha compensato al calo dell' export, con la crescita del settore crocieristico. Mentre in queste settimane Chioggia ha superato per numeri Mazara del Vallo, diventando primo **porto** peschereccio in Italia. Cambia il **Porto**, ma cambia anche il tessuto imprenditoriale. «Non scommettiamo più su un' economia di scala, ora puntiamo su prodotti di nicchia, crediamo nelle piccole serie» dichiara il professor Stefano Micelli (Ca' Foscari) «Con la liberalizzazione degli scambi è avvenuto un processo di rotazione dell' export: ora anche la pmi esporta verso Medioriente e Far East. Lo fa grazie a servizi e infrastrutture, come il **porto**. Abbiamo una struttura portuale di matrice novecentesca, che oggi incrocia un nuovo modello industriale, che ha cambiato pelle. E il modello logistico deve sapersi adattare». Ma non bastano solo servizi e logistica, servono anche competenze e capitale umano. L' università deve dunque fare la sua parte con corsi e master per formare nuove competenze e professionalità. --N.B.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Crociere e gas liquido, «È tutto sotto controllo»

Il tema dell' inquinamento del trasporto navale e dell' utilizzo dei carburanti "naturali" in primo piano a Savona. Ieri la Sala della Sibilla sul Priamar ha ospitato il convegno organizzato da Costa Crociere a tema "l' uso del Gnl (Gas naturale liquido) nei Porti, tra innovazione e responsabilità". A dicembre a Savona l' inaugurazione dell' ammiraglia Costa Smeralda completamente alimentata a Gnl: sarà affiancata da Costa Toscana, anch' essa a Gnl e avrà come home port il capoluogo savonese. «È stato un' importante incontro con esperti a livello nazionale per spiegare al pubblico le modalità di utilizzo del Gnl nei porti, affrontando i temi della sostenibilità e della sicurezza - ha dichiarato il sindaco Ilaria Caprioglio - La nostra amministrazione è da sempre attenta e impegnata su questi argomenti. Ma l' incontro è stato anche l' occasione per accennare ad un altro tema urgente che stiamo affrontando in città, il traffico pesante su gomma da e per il **porto**».

Testamento biologico, è boom ha aderito un savonese ogni 90
Savona il rate delle città italiane dove si registra di più il dispendio sul fronte A Palazzo Sisto centinaia di persone al convegno per conoscere le procedure

Crociere e gas liquido, è tutto sotto controllo
Il tema dell' inquinamento del trasporto navale e dell' utilizzo dei carburanti "naturali" in primo piano a Savona. Ieri la Sala della Sibilla sul Priamar ha ospitato il convegno organizzato da Costa Crociere a tema "l' uso del Gnl (Gas naturale liquido) nei Porti, tra innovazione e responsabilità".

Stasera il ritorno delle Sardine ma a tempo di musica: obiettivo riempire piazza Sisto
A piazza Sisto si prepara il ritorno delle Sardine. Tra i protagonisti il savonese Gianfranco

Genova a ricerca Mario Mazza, fondatore dello scontro
Genova a ricerca Mario Mazza, fondatore dello scontro

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Caso autoproduzione, le navi bypassano i camalli della Culp

Sempre più armatori utilizzano i propri equipaggi per le operazioni di carico-scarico delle navi. Si apre un caso sindacale che la Cgil vuol portare al centro di un vertice con **Authority** e armatori. Massimo picone -p.41.

The image shows a page from the Savona newspaper. The main headline reads: "Coltellate al gemello durante una lite: arrestato per tentato omicidio". Below it, a sub-headline says: "Il fratello, ferito al torace, si era a ingravi emulazioni al Santa Caterina". To the right, there is a sidebar with several small news items, including "Le 'Sardine' oggi fanno il bis in piazza Sisto" and "Piazzig Antropozoo apre l'investimento in casa integrazione". At the bottom of the page, there is an advertisement for Dr. Roberto Cristiano Marittengo, a specialist in Odontoiatria e Protesi Dentaria, with contact information for his clinic in Savona.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Porto, gli equipaggi utilizzati al posto dei "camalli" della Culp

Caso autoproduzione: la Cgil chiede un vertice con gli armatori e l' Authority portuale

MASSIMO PICONE

MASSIMO PICONE SAVONA Cresce la tensione in porto sul tema della cosiddetta «autoproduzione». In pratica, gli armatori fanno scaricare e imbarcare, appena possibile, la merce agli equipaggi delle loro navi eludendo così il servizio messo a disposizione dalle maestranze della Culp, la storica Compagnia unica dei lavoratori portuali «Pippo Rebagliati» che raggruppa circa 200 soci. Fabrizio Castellani, segretario generale provinciale della Filt Cgil, conferma: «La questione è aperta, i grandi armatori puntano a questa soluzione per risparmiare sui costi facendo lavorare in banchina gli stessi uomini imbarcati sulle loro navi. Già spossati dai propri turni a bordo, i marittimi devono così lavorare anche a terra. Il caso diventa anche un problema di sicurezza, in un' attività dove ci vuole massima concentrazione per evitare incidenti. Entro la prima decade di febbraio ci sarà una riunione fra le parti sociali, l' **Autorità di Sistema portuale** e il direttivo di Savona Terminal Auto durante la quale sarà messa sul tavolo anche la tematica dell' autoproduzione». La materia, ovviamente, riguarda tutta Italia e anche l' Unione Europea al punto tale che l' Itf, ovvero la federazione internazionale dei sindacati dei trasporti, ha lanciato una campagna a livello continentale contro l' autoproduzione nei porti delle operazioni cosiddette di «rizzaggio» e «derizzaggio», ossia quegli interventi che permettono agli autorimorchi e alle automobili di essere fissati a bordo dei traghetti e successivamente di essere liberati per permetterne lo sbarco. Sul tema, come detto, è in atto un braccio di ferro tra armatori e lavoratori portuali. «Perché gli armatori rivendicano la possibilità di poter svolgere in autoproduzione queste attività, ovvero con l' ausilio dei propri marittimi, senza fare ricorso alla Culp. La questione permettere all' armatore di risparmiare, ma rappresenta invece per le imprese e le compagnie portuali la perdita di una consistente fetta di lavoro», spiegano in coro i portuali savonesi. La federazione internazionale dei sindacati dei trasporti (Itf), dallo scorso primo gennaio specifica che nei contratti di lavoro dovrà essere stabilito che il rizzaggio non deve essere compiuto dai marittimi. Il caso è finito anche a Roma. A livello istituzionale si è discusso del problema durante un incontro avvenuto al ministero delle Infrastrutture e Trasporti nell' agosto del 2018 con il direttore generale Mauro Coletta. Da allora, però, dal dicastero tutto tace. Non tace però il Tar. Nel marzo 2019 il Tar della Sicilia, in poche parole, si è pronunciato così: «Se non lo fai su tutte le navi, non è un' operazione **portuale**». È l' estrema sintesi del principio alla base della sentenza che, a parere del sindacato, segna un punto a favore degli armatori, cioè la possibilità di utilizzare i marittimi per fissare tir e container a bordo in modo che non sbattono o non cadano durante la navigazione, mansione al contrario fortemente rivendicata dai lavoratori portuali pressati dall' avanzata dell' automazione, in una battaglia che oggi si gioca anche sulle banchine di Savona e Porto Vado dove la presenza dei traghetti acuisce la vicenda che si trascina oramai da troppo tempo. «La sentenza del Tar sembra circoscrivere il tema ai soli carichi rotabili su traghetti - aggiungono i portuali savonesi - che sono però la maggior parte dei traffici merci nei nostri scali e ricorda che le attività di rizzaggio e derizzaggio non rientrano nelle operazioni elencate nella legge 84/94 e riservate ai lavoratori delle banchine, mentre enumera una serie. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Convegno al Palazzo della Sibilla al Priamar

Costa promuove le nuove navi alimentate con il gas liquefatto

Il prossimo anno sarà pronta la seconda nave di Costa alimentata a Lng, la Toscana che avrà come home port Savona, e il 22 febbraio la compagnia prevede la cerimonia di battesimo di Smeralda, che era stata rinviata a causa della consegna in ritardo della nave. Si è parlato dei progetti per il futuro e in particolare della tecnologia delle navi alimentate a gas naturale liquefatto nel convegno di ieri alla Sibilla, organizzato da Costa con il Comune e l' **Autorità di sistema portuale**, dal titolo «L' uso dell' Lng nei Porti, tra innovazione e responsabilità». Un convegno per spiegare la tecnologia Lng, che gli esperti hanno definito sicura, ambientalmente meno dannosa dei tradizionali carburanti. «Siamo stati i primi, nel 2015, a volere le navi alimentate a Lng - ha detto Neil Palomba, direttore generale di Costa - e siamo soddisfatti dei risultati. La Smeralda è la prima nave che utilizza del Lng al 100 per cento, abbattendo così significativamente le emissioni in atmosfera». Franco Porcellacchia, responsabile del settore che si occupa degli aspetti di sostenibilità, ha poi illustrato le nuove tecnologie utilizzate da Costa per le sue navi, dagli scrub per ridurre le immissioni, all' attuale utilizzo del gas naturale liquefatto al l' alimentazione elettrica. Nel 2020 sulla Aida Perla (nave del gruppo) verrà installato un **sistema** di batterie agli ioni di litio in grado di essere ricaricata sia con corrente elettrica interamente da terra sia con quella generata dai motori della nave durante la navigazione. L' energia elettrica accumulata durante la navigazione può poi essere usata, ad esempio, quando le navi sono a terra. Nel 2021 sempre su una delle navi del gruppo verranno sperimentate le navi a pile combustibile che utilizzeranno l' idrogeno per produrre energia. Inoltre Costa sta lavorando per fare in modo che entro l' anno almeno il 50% delle navi sia alimentabile ad energia elettrica da terra. Questo **sistema** , però, se è utilizzato in porti come quello di Amburgo, su Savona richiede investimenti ritenuti troppo consistenti, mentre a Vado, dove c' è una sottostazione elettrica che permette di portare energia ad alto voltaggio è attivo per i traghetti. Sull' alimentazione elettrica spingono i comitati locali, che ritengono poco sicura la tecnologia a Lng, nonostante le rassicurazioni fornite dai tecnici durante il convegno. Durante il convegno il sindaco Ilaria Caprioglio ha evidenziato il problema della viabilità su gomma legata ai traffici del porto, e agli oltre 1600 camion l' anno che porteranno il carbone in Val Bormida a causa del crollo di alcuni piloni dei vagonetti. «Se da una parte cerchiamo di rendere sempre più sostenibile il traffico navi dall' altra dobbiamo ragionare in modo più ampio - ha detto Caprioglio - tutti insieme, a studiare un piano della viabilità che possa attenuare questo forte impatto». Il presidente dell' **Autorità di sistema** Paolo Emilio Signorini ha spiegato che c' è attenzione al confronto locale da parte dell' **Autorità di sistema** dei porti liguri. E.R. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Funivie, il 4 febbraio sindacati in Regione: sul tavolo il caso salari

Il 4 febbraio i sindacati in Regione per il caso Funivie. Mentre il nodo del futuro delle Funivie - con l' eventuale ingresso dell' **Autorità Portuale**, l' ampliamento delle rinfuse movimentate, la possibilità di utilizzare i vagonetti a doppio senso, anche da Bragno verso Savona - è punto fondamentale ma non immediato, ci sono altre due questioni di più pressante priorità: il sostegno ai salari e gli interventi di ripristino. «Questioni - sottolineano i sindacati - sulle quali, dopo il vertice al Ministero dell' 8 è calato un preoccupante silenzio». Da qui la richiesta di incontro alla Regione, che vedrà un confronto limitato ad assessori competenti e sindacati, a cui si affianca il pressing verso il prefetto affinché «si attivi per la convocazione di un tavolo anche con azienda e ministero». Per quanto riguarda il sostegno ai salari per gli 87 lavoratori, ormai il monte ferie è esaurito; l' azienda ha inoltrato la documentazione per il Fondo di solidarietà ma ad oggi non vi sono risposte, anche se il Comitato del Fondo dovrebbe riunirsi a giorni (ma l' iter, coinvolgendo anche Inps, potrebbe non essere immediato). Ancora nessuna notizia soprattutto per l' accesso alla cassa integrazione straordinaria in deroga.



CAIRO M.

Sindacati delle Funivie in pressing con la Regione

Il 4 febbraio i sindacati in Regione per il caso Funivie. Mentre il nodo del futuro delle Funivie - con l' eventuale ingresso dell' **Autorità Portuale**, l' ampliamento delle rinfuse movimentate, la possibilità di utilizzare i vagonetti a doppio senso, anche da Bragno verso Savona - è punto fondamentale ma non immediato, ci sono altre due questioni di più pressante priorità: il sostegno ai salari e gli interventi di ripristino. «Questioni - sottolineano i sindacati - sulle quali, dopo il vertice al Ministero dell' 8 è calato un preoccupante silenzio». Da qui la richiesta di incontro alla Regione, che vedrà un confronto limitato ad assessori competenti e sindacati, a cui si affianca il pressing verso il prefetto affinché «si attivi per la convocazione di un tavolo anche con azienda e ministero». Per quanto riguarda il sostegno ai salari per gli 87 lavoratori, ormai il monte ferie è esaurito; l' azienda ha inoltrato la documentazione per il Fondo di solidarietà ma ad oggi non vi sono risposte, anche se il Comitato del Fondo dovrebbe riunirsi a giorni (ma l' iter, coinvolgendo anche Inps, potrebbe non essere immediato). Ancora nessuna notizia soprattutto per l' accesso alla cassa integrazione straordinaria in deroga attraverso il fondo per gli ammortizzatori sociali dell' area di crisi complessa, di cui la Regione ha già disponibilità, ma che necessita, per essere utilizzato, di un decreto da parte del Ministero del Lavoro. Stesso silenzio per quanto concerne i 4 milioni necessari per gli interventi di ripristino della linea: da parte del Ministero c' è disponibilità, e così da parte della Regione, ma è un palleggio sugli atti formali da compiere. M. CA. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Confagricoltura, è allarme sulle infrastrutture liguri: «Per noi sono un danno»

«Dal porto di Genova - spiega Luca De Michelis, presidente Confagricoltura Liguria - transita l' 80% dell' agroalimentare che l' Italia esporta via nave». Per questo l' emergenza infrastrutture della regione «è un problema nazionale». La carenza di reti fa crescere il divario con altri Paesi: la Spagna esporta agro - alimentare per 20 miliardi, l' Italia per sette. A breve a Genova un convegno sul tema.

The image shows a page from an Italian newspaper, likely 'L'Espresso', with the main section titled 'ECONOMIA & MARITTIMO'. The page contains several news articles. The most prominent one is '«Aiuti di Stato, pronti a discutere» L'Unione europea apre all'Ilva', which discusses state aid for the Ilva steel plant. Other articles include 'S. Angelo, Amato...', 'Il ministro della Salute...', and 'È partita la corsa per Confindustria Ily per ora non scende in campo'. There are also small photos and graphics interspersed with the text.

Genova24

Genova, Voltri

Emergenza infrastrutture, dal porto di Genova transita l' 80% dell' export agroalimentare

Dati raccolti da Confagricoltura: presto un convegno nazionale a Genova con tutti i settori coinvolti

Genova. ' Dal porto di Genova transita l' 80% dell' agroalimentare che esportiamo via nave . Tutto ciò che accade sulle autostrade ha dunque ripercussioni enormi per tutto ciò, ed è anche per questo motivo che stiamo raccogliendo l' invito ad una 'class action' da parte di Spediporto verso Aspi'. Lo evidenzia Confagricoltura in base a uno studio evidenziato da Nomisma sul rapporto tra infrastrutture e imprese del settore alimentare nel Nord Italia, annunciando che presto verrà organizzato a Genova un convegno nazionale sul tema. Secondo lo studio, la dotazione delle infrastrutture materiali del Nord Italia appare buona rispetto al resto del Paese, pur se caratterizzata da una diversa intensità a livello territoriale: prendendo in considerazione, infatti, la presenza di reti infrastrutturali rispetto al numero di imprese agroalimentari operanti nel territorio, emerge come il Nord-Ovest possa contare su una media di 41 km di reti viarie per impresa, con la Liguria a fare la parte del leone con circa 60 km/impresa , a fronte dei 26 km/impresa del Nord-Est, numeri nettamente superiori a quelli del Sud. 'Quanto emerge - prosegue il presidente di Confagricoltura Liguria, Luca De Michelis - fa capire la centralità della nostra regione nei traffici che utilizzano le 'autostrade' del mare e l' 'asse viario verso il sud-ovest dell' Europa'. Per questo 'vogliamo, come fatto a Torino per la TAV, mettere intorno ad un tavolo, nel nostro convegno, tutte le categorie, dall' industria al commercio, dall' agroalimentare ai trasporti, dal mondo portuale alla politica di casa nostra'. 'Le note dolenti arrivano confrontando i numeri del Nord Italia con quelli dei principali competitor europei. La dotazione media di infrastrutture materiali, infatti, pari a 797 km ogni 1000 km2 nel Nord-Ovest e a 774 km ogni 1000 km2 nel Nord-Est, risulta nel complesso inferiore alle aree del Regno Unito (2.483 km/1000 km2), della Francia (2.266 km/1000 km2) e della Germania (1.028 km/1000 km2); anche in riferimento alle infrastrutture immateriali emerge un distacco rispetto ai competitor UE: nelle regioni del Nord Italia la digitalizzazione delle famiglie è pari all' 87% nel Nord-Ovest e all' 88% nel Nord-Est, percentuali superiori alla media italiana dell' 84%, ma inferiori a quelle di Germania e Regno Unito. 'Tali ritardi infrastrutturali con i paesi Ue - commenta il direttore regionale di Confagricoltura, Andrea Sampietro - continuano a pesare in maniera significativa sulla competitività del Paese e del nostro agroalimentare' che risente 'più di altri settori di un simile gap di reti fisiche e digitali, che si traduce in mercati domestici inefficienti, con una minima integrazione spaziale e temporale, in una bassa trasmissione del prezzo e, infine, in una limitata competitività sui mercati internazionali, tutti fattori che alla lunga vanno a impattare sui redditi degli agricoltori e sulle opportunità di investimento privato'. 'Basti pensare che mentre nel 2008 il differenziale nel solo export agricolo tra l' Italia e la Spagna era pari al 92%, dieci anni dopo la forbice si è allargata fino al 168%, con l' export degli spagnoli a superare i 20 miliardi di euro contro i nostri 7 miliardi. E rispetto al top exporter europeo, i Paesi Bassi con oltre 30 miliardi di esportazioni agricole, il differenziale che scontiamo è passato dal 200% nel 2008 al 302% nel 2018. Vale la pena di ricordare, infine, che nel Settentrione si concentra circa il 60-70% dell' export agricolo e alimentare nazionale, per un valore complessivo che nel 2018 è stato di circa 30 miliardi di euro', conclude Sampietro.



Ambiente, Costa Crociere presenta il gas naturale liquefatto ai cittadini

SAVONA - "Il gas naturale liquefatto è di gran lunga il combustibile più conforme alle nuove norme internazionali, ed è ampiamente al di sotto dei limiti di legge in termini di emissioni. Averlo a bordo non crea pericoli". E' questo il concetto che emerge dal convegno organizzato per parlare dell' uso del nuovo carburante per le navi. Un incontro voluto da Costa Crociere per tranquillizzare i cittadini sui rischi legati all' uso di questo carburante e per sottolinearne i benefici per l' ambiente. Da dicembre lo scalo savonese è home port di Costa Smeralda, prima nave del marchio (e seconda del gruppo) alimentata a Gnl: si rifornisce a Marsiglia. "Abbiamo voluto fortemente queste navi nel 2015, e ora possiamo essere estremamente soddisfatti dei risultati - dice il direttore generale Costa Crociere Neil Palomba - Smeralda utilizza Gnl al 100% abbattendo così significativamente le emissioni in atmosfera. L' impiego di queste navi valorizza il nostro prodotto e il nostro impegno per la sostenibilità. Un elemento, quest' ultimo, che sempre di più costituisce anche un motivo di scelta della crociera da parte dei nostri ospiti".

Nei prossimi mesi, alle due navi già operative (AIDAnova e Costa Smeralda) se ne aggiungeranno altre alimentate a Gnl. Il manager di Costa Crociere Porcellacchia sottolinea la sperimentazione di nuove tecnologie "tra cui una basata sull' utilizzo di batterie in grado di fornire alle navi un' energia diversa da quella che arriva dai motori principali. Può essere utilizzata, ad esempio, durante la manovra, quando la nave entra in porto o quando sta navigando in una zona in cui c' è una sensibilità ambientale maggiore. Un' altra tecnologia si basa sull' uso dei combustibili alternativi disponibili oggi: ad esempio, stiamo sperimentando la produzione di energia basata su fuel-cell ad idrogeno. Al momento siamo ancora al livello di test, ma confidiamo che questa possa essere la tecnologia del futuro, in grado per abbattere in modo sostanziale le emissioni di CO2".

"L' incontro di oggi è l' occasione per tranquillizzare i cittadini sui timori e sui rischi derivanti da questo utilizzo - ha commentato il sindaco di Savona Caprioglio - e un momento di riflessione per analizzare in modo più ampio il tema dell' inquinamento atmosferico portato dalle navi da crociera". "Savona è un unicum assoluto nel Mediterraneo - ha sottolineato il presidente dell' **Autorità Portuale** Paolo Emilio Signorini - ci sono 100 mila persone che hanno un terminal full container, l' home port di Costa Crociere con tre accosti e vari terminal rinfuse e traghetti, il tutto in una zona geografica estremamente contenuta. Per questo qui la sostenibilità è un tema così importante".

Approfondimenti Progetto di Costa Crociere per la Val Polcevera: sar presentato il 26 marzo Costa Crociere contro lo spreco, ecco l' accordo per donare gli alimenti 125 milioni di euro e 700 posti di lavoro l' impatto di Costa Crociere su Savona Selezioni Costa Crociere, in Liguria 37 posti per i corsi di formazione Ecco Costa Smeralda, la nuova ammiraglia eco-sostenibile di Costa Crociere Video Costa Crociere dedica alla Toscana la seconda nave alimentata a Lng, la presentazione Savona, inaugurata nuova banchina per Costa Crociere Si accende il Natale a Savona, illuminato l' albero donato da Costa Crociere Liguria isolata, Palomba (Costa Crociere): "Agire prima della stagione estiva" Commenti.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

ANDREA MONTANINO L'analisi del nuovo chief economist della Cassa depositi e prestiti

«Porti e hi tech trainano la Liguria lit e Università le carte da giocare»

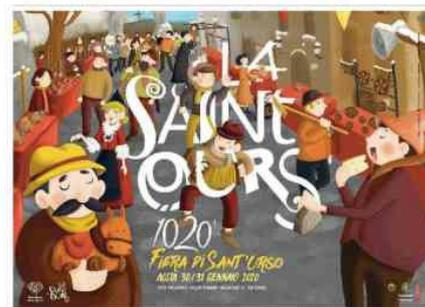
Gilda Ferrari / GENOVA Viviamo in un momento complesso in cui il Paese si trova ad affrontare sfide importanti. Cdp sta portando avanti un piano industriale al servizio del Paese e ha deciso di dotarsi di una struttura interna di analisi». Già direttore esecutivo del Fmi, Andrea Montanino è il nuovo chief economist di Cassa depositi e prestiti. La sua prima uscita pubblica in questo ruolo a Genova, la settimana scorsa, in occasione di Spazio Imprese -Focus Territori, evento dedicato al Nord Ovest d'Italia. **Il Nord Ovest è stato motore dell'Italia e ha dimostrato capacità di resilienza alla crisi, mantenendo un ruolo trainante dell'economia nazionale. Su cosa deve puntare adesso?**

«Su settori industriali come l'automotive, che possono offrire opportunità di sviluppo territoriale, se inseriti in una filiera internazionale; sul sistema integrato portualità-logistica; sulle risorse naturali e culturali che hanno margini di crescita significativi in termini di flussi turistici; sull'alta formazione».

Rispetto a Lombardia e Piemonte, la Liguria presenta maggiori debolezze.

Crede che il ruolo di questo territorio sia comunque strategico?

«La Liguria ha due potenzialità importanti: la logistica e la tecnologia. L'Italia ha le caratteristiche per diventare il hub logistico d'Europa: si trova al centro del Mediterraneo, dove oggi transitano le merci che vanno verso Est o che arrivano dall'Est, passando dal canale di Suez che convoglia tutti i traffici marittimi, quindi la gran parte dei commerci. Questi, tuttavia, non transitano dal territorio italiano ma vanno in gran parte verso il Nord Europa passando da Gibilterra e allungando il viaggio di almeno cinque giorni. Se i punti di accesso dell'Italia - e il porto di Genova è uno di questi - riuscissero a intercettare traffici maggiori rispetto a quanto avviene attualmente, si genererebbe uno sviluppo enorme. Dentro l'area portuale di Amburgo, per esempio, si trova una delle più grandi università tedesche, questo per dire che avere un grande porto significa molto di più... La seconda potenzialità è la tecnologia. La Liguria esporta meno delle altre regioni, ma le sue esportazioni si concentrano in settori tecnologici ad alto valore aggiunto: c'è un substrato da fare crescere. Esistono già eccellenze mondiali come l'it, alcune realtà nazionali di primaria importanza come l'Università di Genova che, se sfruttate bene, possono diventare poli di trasferimento e accelerazione tecnologica, cosa che ad oggi ancora non avviene». **La mission di Cdp è contribuire alla crescita del Paese. Gli strumenti a disposizione sono adeguati?** «Cdp dispone di strumenti molteplici che vanno dalla finanza per le P.A., al sostegno delle infrastrutture e delle imprese, finalizzato anche alla loro internazionalizzazione. Inoltre, sul tema del venture capital può contare sulla neonata Cdp Venture Capital e sta realizzando una rete di nuove sedi sul territorio. Cassa non è più soltanto una struttura finanziaria, ma un promotore in grado di coinvolgere soggetti privati per iniziative di politica economica nazionale. La sfida di Cdp è diventare un polo aggregatore anche della finanza privata al servizio di progetti che abbiano un impatto sullo sviluppo».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Potenzialità inespresse? «Con l'ultimo piano industriale Cassa ha fatto un cambio di passo e i frutti si vedono. L'obiettivo è fare sistema, anche con le società che rientrano nell'universo Cdp, per contribuire a far crescere l'Italia, garantendo al contempo la migliore gestione del risparmio postale di 27 milioni di italiani». **Lei è il nuovo capo economista, ma è anche responsabile del Think Tank di Cdp. A che cosa servono i "pensatoi"?** «Il Think Tank si occupa delle analisi di contesti e scenari complessi anche considerandogli impatti di medio-lungo periodo. È importante riuscire ad anticipare i tempi». Perché? «Molte cose che vengono fatte oggi avranno un impatto tra 5-10 anni. Una squadra di analisti permette di ragionare sulle tendenze in atto delineando i possibili scenari futuri. Oggi l'Italia non ha molti team di questo genere. Viviamo un'epoca che presenta complessità in tutti i campi, ma anche opportunità». -

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Tirrenia e Moby, allarme tagli Cisl: «A rischio lavoro e linee»

Il sindacato: «Il governo intervenga». La replica dell'azienda: «Timori infondati»

Matteo Dell' Antico Si scalda il fronte del porto e questa volta il grido d' allarme arriva per le navi che collegano in particolare Genova alla Sardegna, tutti i mesi dell' anno, trasportando sia passeggeri che merci. I sindacati, infatti, parlano di forti timori per quello che potrebbe accadere a Tirrenia e Moby e mettono in discussione la futura presenza, nel primo porto d' Italia, delle due compagnie di traghetti che con le loro navi collegano la banchine genovesi con le isole. A rischio, secondo i rappresentanti dei lavoratori, ci sarebbero gli uffici cittadini del gruppo Onorato - che controlla i marchi Tirrenia e Moby - ma anche l' occupazione che interessa decine di marittimi che orbitano sul capoluogo ligure, oltre alla continuità del servizio garantito via mare. «C' è molta preoccupazione per quello che potrebbe accadere a Genova, soprattutto dopo che la compagnia ha deciso di chiudere nei giorni scorsi le proprie sedi in altre città d' Italia. Chiediamo la massima attenzione a Roma e un intervento del governo: si deve trovare rapidamente una soluzione perché sotto la Lanterna ci sono 30 lavoratori amministrativi che hanno perso tutte le certezze sul futuro, e sul totale dei 1500 marittimi che operano in Italia almeno 150 sono proprio in Liguria», dice Mauro Scognamillo, segretario generale Fit -Ci si Liguria. «Il rischio è che tantissimi lavoratori possano trovarsi senza occupazione da un giorno all' altro, senza dimenticare le conseguenze drammatiche per l' indotto, il mondo dei servizi portuali e i collegamenti marittimi», aggiunge Davide Traverso, segretario Fit-Cisl Liguria con delega ai porti. Nei giorni scorsi la società di navigazione ha comunicato ai sindacati che Tirrenia chiuderà le sedi amministrative di Napoli e Cagliari e trasferirà i dipendenti in altri uffici, in particolare a Portoferraio, Livorno e Milano. «A Genova, pochi mesi fa, sono stati decisi diversi trasferimenti a Livorno, trasferimenti che si sono trasformati in dimissioni di tutti gli impiegati interessati», denuncia la Cisl. Il verbale dell' incontro che si è tenuto nei giorni scorsi a livello nazionale tra azienda e sindacati parla di un migliaio di esuberanti fin da settembre 2020, come conseguenza dell' imminente scadenza - luglio 2020 - della convenzione da 72 milioni di euro per le rotte della continuità territoriale marittima della Sardegna e della Sicilia. Al momento non si prospetta alcuna proroga, anzi il governo, anche in base a un parere dell' Antitrust, sta già lavorando a una gara pubblica. COLLEGAMENTI CON LE ISOLE L' unico porto di partenza delle navi Tirrenia e Moby in Liguria è Genova, sia per i passeggeri che per le merci. Tirrenia copre i collegamenti Genova -Olbia, Genova -Porto Torres (365 giorni l' anno) e Genova-Arbatax (periodo estivo) mentre Moby opera sulla linea Genova -Bastia (dal 18 aprile al 27 ottobre) e nel periodo estivo gestisce fino a sei collegamenti al giorno da Genova per Olbia. Il gruppo opera, solo per il traffico merci, il servizio che tocca i porti di Genova, Livorno, Catania, Malta e viceversa. Contattato da Il Secolo XIX, il gruppo Onorato ha definito «timori infondati» le preoccupazioni dei sindacati smentendo «in maniera categorica» ogni possibile disimpegno dell' azienda su Genova. -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La rivelazione durante il caffè del sindaco di ieri a Sestri Ponente L' obiettivo: i camion resteranno sotto Villa Bombrini per trenta mesi

Bucci svela il risiko dei Tir: «Autoparco nell' area Ilva, acquisiremo l' ex centrale»

Emanuele Rossi È un Risiko in cui al posto dei carrarmatini si spostano camion. E occupano aree libere in un quartiere congestionato: Cornigliano e Campi. A spiegarlo, ieri mattina a Sestri Ponente in una "colazione con il sindaco", è stato lo stesso Marco Bucci, seduto a fianco del presidente di Municipio Mario Bianchi: «L' area di Campi (oggi occupata dal parcheggio gestito da Spinelli, ndr) ci serve per fare gli impalcati da 100 metri del nuovo ponte. E poi per avviare i lavori del parco del "Cerchio rosso". Amazon non c' entra. Per questo dobbiamo spostare i camion nell' area di Cornigliano sotto Villa Bombrini, dove c' erano i gasometri. Ma non sarà una soluzione definitiva: in due anni e mezzo contiamo di avere realizzato la strada sull' altra spon da del Polcevera e di avere acquisito l' area dell' ex centrale elettrica dentro l' ex Il va, che va demolita», ha spiegato Bucci ai presenti. La destinazione finale per l' autoparco che il porto di Genova non ha dovrebbe quindi essere quella. Certo, le incognite su questa strada sono talmente numerose che appare giustificato il sospetto dei cittadini di Cornigliano: temono che l' area sotto Villa Bombrini (inserita nell' Accordo di Programma dell' Ilva nel 2005, che dovrebbe trasformarsi in uno spazio di servizi o sport per il quartiere) finisca per diventare un enorme parcheggio "provvisorio" per molto più dei due anni e mezzo di cui ha parlato ieri Bucci. Questo perché al momento l' area è considerata esondabile e non ci si può costruire, come ha spiegato il sindaco. Ma anche perché l' area della centrale, in rovina, è di proprietà dell' ex Il va e il Comune o l' **Autorità portuale** dovrebbero acquisirla. «Stiamo negoziando con l' ex Ilva - ha spiegato infatti il sindaco nel suo intervento - come sapete ci sono tante aree che possono essere usate per dare occupazione, ma - aggiunge - niente di inquinante o pericoloso per la città». Precisazione necessaria perché le aree Ilva sono state prese in considerazione anche per il trasferimento dei depositi chimici di Superba e Carmagnani. L' idea di un vero autoparco all' interno delle aree dell' Ilva, ma vicino a via della Superba non dispiace agli autotrasportatori: «L' area individuata dal Comune è idonea ad ospitare il futuro autoparco di Genova, ma deve essere adeguatamente attrezzata e devono essere poste le condizioni necessarie perché le imprese dell' autotrasporto possano operare in quel sito», dicono Giuseppe Tagnochetti di Trasportounito e Franco D' Artizio della Cna Fita. La centrale andrebbe comunque bonificata, perché contiene ingenti quantità di amianto, prima di essere demolita. Ma nel frattempo, ha detto sempre Bucci, nell' area non esondabile vicino a Villa Bombrini dove oggi si svolgono gli esami per le patenti delle moto, a compensazione per il quartiere, sarebbe realizzata un' area verde con giochi per bambini. La soluzione prospettata dal sindaco piace anche ai comitati corniglianesi che avevano sollevato perplessità e critiche di fronte al trasferimento dei camion di Campi nell' area degli ex gasometri. «Si risolverebbero due problemi in un colpo solo, sarebbe una soluzione win-win dove tutti vincono e nessuno perde», è il commento della pagina Face book "Cornigliano La rinascita". Ma nei commenti c' è chi ammonisce: «Le soluzioni provvisorie spesso diventano definitive: la centrale è ancora di Arcelor». -



Genova: oggi assemblee negli uffici delle Dogane e delle Entrate

I sindacati denunciano carenze del personale di oltre il 30%

Nella mattinata di oggi giovedì 23 gennaio il personale delle dogane e dei monopoli, unitamente al personale dell' Agenzia delle Entrate, in tutti gli uffici di **Genova**, si riunirà in assemblea e in stato di agitazione, spiega una nota di Fp-Cgil, Cisl-Fp, Uil/Pa, Confsal/Unsa, Fip-Ecofin **Genova**, «per le gravi criticità in atto nell' Agenzia rimaste irrisolte anche nella Finanziaria 2020». «I lavoratori - si legge nella nota - sono stanchi di promesse non mantenute. Nel tempo, a causa del blocco del turn over, si sono accumulate negli Uffici di **Genova** carenze di personale di oltre il 30 per cento. Tutto ciò incide e inciderà con preoccupanti ricadute sui carichi di lavoro che sono sempre più ponderosi ed aumentano le già non poche responsabilità. Gli uffici doganali di **Genova** svolgono funzioni insostituibili sia a livello tributario che di contrasto agli illeciti di varia natura come ad esempio il contrabbando di merci e tabacchi, contraffazione, valuta, stupefacenti, medicinali, flora e fauna protette, rifiuti industriali, patrimonio artistico, truffe accise nonché controllo sui giochi e tutte le attività di presidio al confine che riguardano l' intero **Porto** di **Genova** e l' Aeroporto». Inoltre, «i fondi per il salario accessorio del personale, nel tempo, sono andati scemando. Nel frattempo il Governo chiede maggiori entrate dalla lotta all' evasione fiscale ma non ci è dato sapere con quali risorse umane ed economiche. A **Genova** inoltre la situazione è ancora più grave in quanto è in corso una vertenza sindacale sulla situazione logistica degli uffici doganali del **Porto** che sono al collasso con crolli strutturali che hanno obbligato alla chiusura dell' ufficio più importante del bacino portuale di Sampierdarena (Passo Nuovo) oltre alla enorme carenza di personale che non permette, oggi, e tantomeno in futuro visti i continui pensionamenti, servizi adeguati ad un sito portuale importante come quello di **Genova** volto ad aumentare drasticamente i propri traffici commerciali».



Genova24

Genova, Voltri

Il paradosso Navebus, salta una corsa su quattro ma i passeggeri aumentano

In mare 28 giorni in meno nonostante le corse in più del post Morandi: ecco come il servizio è diventato una barzelletta

GIULIA MIETTA

Genova . Puntuale, anche oggi, come la sveglia. 'AMT: causa condizioni meteo marine il servizio Navebus è temporaneamente sospeso' . Eppure, mentre scriviamo, fuori c'è una brezza leggera, il sole che splende, il mare davanti a Genova è appena spettinato. E in effetti nel messaggio inviato dall'azienda di trasporto pubblico al network degli utenti non si parla di condizioni meteo 'avverse', ma semplicemente di 'condizioni'. Come dire, basta poco, basta niente, per fermare il battello che ogni giorno (in teoria), 14 volte al giorno (sempre in teoria) dovrebbe trasportare via mare i passeggeri dal porto antico a molo Archetti, a Pegli . Scherzi a parte - e di scherzi ne sono stati concepiti tanti sulla Navebus, che tra meme sui social e battute nel mondo reale si è trasformata nella barzelletta del trasporto pubblico genovese - il codice della navigazione stabilisce che sia il comandante dell'imbarcazione a decidere in modo insindacabile se si possa salpare oppure no , in base alle condizioni di sicurezza alle quali esporrebbe passeggeri ed equipaggio. Nel 2019 i comandanti della Navebus hanno deciso che per 28 giorni in più rispetto alla media degli anni precedenti non c'era le condizioni di sicurezza minime per attuare il servizio. Praticamente per un mese intero i genovesi e i turisti non hanno avuto a disposizione un sistema di trasporto che, ancora di più dopo il crollo di ponte Morandi , è importante . Proprio dal decreto Genova si sono ricavati i fondi aggiuntivi (220 mila euro all'anno) per far passare le corse da 8 a 14 al giorno. Calcolatrice alla mano . Il dato dei '28 giorni' che mancano all'appello è in realtà una stima matematica basata su alcune cifre ufficiali fornite dalla stessa Amt. Nel 2017, anno 'standard', pre crollo del Morandi, con 8 corse al giorno programmate, i chilometri percorsi da Navebus sono stati 25 mila. Nel 2018 sono aumentati di circa il 20%, per via del rafforzamento del servizio dopo il 14 agosto, passando a 30 mila per 2500 corse totali. Nel 2019 le corse programmate dall'azienda di trasporto pubblico avrebbero dovuto essere 4432, ma quelle effettuate davvero sono state 3257 , pari al 73% circa (comunque 39 mila chilometri). Facendo la proporzione con l'annata in cui le corse erano solo 8 al giorno, e calcolando anche i giorni di possibile maltempo o altre controindicazioni, mancano all'appello circa 400 corse, ovvero 28 giorni di servizio. 'Una su quattro non ce la fa' . I motivi possono essere molteplici. Più giorni di mare mosso . Più giorni di vento forte o altre condizioni di maltempo significative per la navigazione. Le imbarcazioni piuttosto vetuste del consorzio Liguria via Mare - il soggetto che gestisce il servizio per conto di Amt - che nel frattempo hanno accumulato un anno in più: la motonave Onda Azzurra, una delle tre utilizzate, è stata costruita nel 1986 . Resta il fatto che oltre una corsa su quattro salta (1097 corse sono state cancellate per condizioni meteo marine, 78 per guasti tecnici). Nonostante questo, i passeggeri sono passati dai 105.556 del 2018 ai 112.631 del 2019 , sintomo che il servizio è sfruttato, piace, è utile. Perché non funziona, quando non funziona . Secondo i gestori del servizio, e secondo quanto spiegano dalla stessa Amt, la questione annosa è quella della progettazione di molo Archetti, a Pegli . E' stato concepito senza tenere conto delle correnti di risacca . Questo rende difficili le operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri, che avvengono attraverso passerelle mobili, piuttosto strette e a inclinazione variabile a seconda della marea. I lavori di adeguamento di molo Archetti dovrebbero essere effettuati da



Autorità portuale ma l'ente non ha in programma interventi a breve o medio termine e durante l'ultima commissione consiliare in Comune, sul tema, non era presente. C'è però qualcos'altro che non quadra. Gli utenti troppe volte hanno ricevuto messaggi legati alle condizioni meteo marine avverse quando



Genova24

Genova, Voltri

il mare era visibilmente piatto . Troppe altre volte si sono trovati in attesa di 'battelli fantasma' perché il messaggio di corsa cancellata non era arrivato. Alcuni passeggeri abituali , sui gruppi creati sui social network, hanno notato come il servizio tenda a essere maggiormente regolare nei giorni in cui oltre ai genovesi e agli abbonati Amt si presentano in banchina turisti e non genovesi. Che pagano il biglietto andata e ritorno 8 euro anziché 3euro e 20 . E che rendono il servizio molto più sostenibile da un punto di vista economico. Conti in tasca . Durante la commissione consiliare dello scorso novembre , aggiornata a data da destinarsi, era emerso come il costo d' esercizio per il consorzio fosse in perdita di 120 mila euro . Questo nonostante nel 2018, come già sottolineato, siano arrivati 220 mila euro in più dal Decreto Genova (oltre a 70 mila messi da Amt e 100 mila dalla Regione Liguria). Nel 2007 , quando il servizio nacque e la gara era stata vinta dalla compagnia napoletana Alilauro, i fondi pubblici a disposizione ammontavano a 700 mila euro . Qualcuno ricorderà anche che la motonave 'Celestina' fece un incidente nel suo primo giorno di servizio : non certo un grande esordio. Nel corso degli anni i fondi sono stati ulteriormente ridimensionati : 350mila euro, prima. 270 mila dal 2014. Nel frattempo dopo alcuni d' anni di gestione Alilauro, e parecchi problemi, i genovesi di Alimar e Cooperativa Battellieri del porto - poi fusi in Consorzio Liguria via Mare - vinsero l' appalto . L' ultima gara di cui esiste documentazione pubblica è quella relativa a un periodo di 8 mesi tra il luglio 2018 e il febbraio 2019: senza corse aggiuntive per via del crollo del Morandi l' importo a favore del consorzio sarebbe stato di 179 mila euro più iva, una cifra irrisoria se si pensa ai finanziamenti iniziali. Oggi il servizio si sta svolgendo in proroga rispetto alle ultime procedure di gara . Una nuova gara dovrebbe essere effettuata a marzo. Dal Consorzio Liguria Via Mare , contattato da Genova24 e per voce del presidente Antonio Cirillo, non hanno fornito cifre ma hanno confermato che 'per tenere in piedi il servizio è necessario un grande sacrificio' . Nel 2007 Amt aveva calcolato che il Navebus per non essere un servizio in perdita avrebbe dovuto trasportare 132 passeggeri a tratta . Oggi sono, in media, 34.

Genova24

Genova, Voltri

Zona logistica semplificata, Spediporto: "Genova deve essere città del futuro"

Ieri l' audizione dei vertici degli spedizionieri in commissione a palazzo Tursi

Genova . Torna forte da parte degli spedizionieri genovesi la richiesta di una zona logistica semplificata a Genova. Ieri, il presidente di Spediporto Alessandro Pitto e il direttore Giampaolo Botta e hanno ribadito la loro proposta davanti alla quinta commissione di palazzo Tursi. 'Insieme ad operatori, imprese, amministrazioni e comitati siamo convinti che Genova meriti di essere una città del futuro - ha spiegato Botta - Ecco perché è importante sostenere un progetto di Zona Logistica Semplificata che, supportando la nostra idea di Green Logistic Valley, si porrà gli obiettivi di valorizzare le pmi esistenti attraendo nuovi investimenti, favorire l' export italiano e quello ligure, far crescere le sinergie tra industria, logistica ed alta tecnologia e, infine, aumentare la qualità della vita, dei servizi anche attraverso l' eco-sostenibilità'. 'L' idea di Spediporto - spiega ancora Botta - è quella di una Genova che deve ambire ad essere città del futuro e della tecnologia, dove logistica, blu economy e servizi dovranno portare al territorio crescita, occupazione e qualità della vita'. Il progetto di Spediporto è condiviso con 'Confindustria, i centri di eccellenza tecnologica, il mondo dei sindacati, il trasporto, i comitati di promozione territoriale, i grandi professionisti e tutte le amministrazioni dalla **Adsp**, al Comune alla Regione e, non ultimo, ha l' appoggio di tanti giovanissimi ragazzi, cosa che alimenta in noi la convinzione che la nostra visione sia quella giusta'.



Desk promozionali al terminal crociere: via al nuovo bando

A disposizione dieci spazi per attività commerciali e promozionali: le offerte non potranno essere inferiori ai 10 mila euro LA SPEZIA Dieci spazi a disposizione delle attività commerciali e promozionali all' interno del terminal crociere di largo Fiorillo. È uscito il bando per l' affidamento dei desk che i crocieristi incontrano non appena sbarcati, e nei quali in questi anni hanno potuto affittare scooter, prenotare gite in bus verso le città d' arte, scoprire le bellezze e i tour proposti dal territorio. Lo ha emesso Spezia & Carrara Cruise Terminal, la società titolare dei servizi crocieristici nel **porto** spezzino sino al 2056 oltre che della futura realizzazione della nuova stazione marittima, di cui fanno parte Msc, Costa e Royal Caribbean. Con alcune novità. Tra i servizi che potranno essere proposti anche il noleggio di imbarcazioni da diporto, sempre più richieste. Negli ultimi anni sono nate oltre 200 attività in provincia che portano i turisti in mare o affittano loro piccoli natanti. Potranno essere proposti anche noleggi di automobili, ser vizio che mancava, oltre allo sviluppo di percorsi legati allo shopping, alla cultura, all' enogastronomia e all' artigianato anche nei territori limitrofi. Potrà inoltre essere proposto trasporto marittimo passeggeri, noleggio auto con conducente, trasporto di linea per il Parco delle Cinque Terre, escursioni su bus granturismo e guide turistiche, noleggio di mezzi ecosostenibili ed elettrici. I proponenti dovranno passare attraverso una preselezione, con la manifestazione d' interesse da inviarsi entro il 10 febbraio alle 13. Dopo una prima scrematura, nella seconda fase l' aggiudicazione sarà effettuata con il criterio dell' offerta ritenuta più vantaggiosa seguendo i parametri previsti dal bando, come esperienze nel triennio precedente, allestimento del desk e caratteristiche del servizio. Le offerte di affitto non potranno essere inferiori a 10 mila euro esclusa Iva, con una percentuale di royalty sul fatturato lordo non inferiore al 10%. Per l' aggiudicazione finale, per un contratto valido sino al 31 dicembre e prorogabile, le buste dovranno essere consegnate entro il 28 febbraio alle 16. - L. IV.



«Contship ha dato molto alla città ma adesso rispetti gli impegni»

Intervento a tutto tondo di Marco Furletti (Uil). «Bene ha fatto Peracchini a sollecitare le opere del Garibaldi però ha alzato un po' troppo i toni e questo ha spaventato i lavoratori»

di Franco Antola LA SPEZIA Il rischio lo ha evocato qualche giorno fa, con un intervento su La Nazione, Andrea Orlando, attuale vice segretario nazionale del Pd e assessore alle infrastrutture nella giunta Pagano nei primi anni Duemila, all'epoca degli scontri sull'ampliamento del **porto**, accusando il sindaco di voler riportare la città al clima di quegli anni. Un vero e proprio sasso nello stagno mentre si attende la pubblicazione dei bandi da parte di Contship per i lavori di ampliamento delle banchine, i cui ritardi hanno determinato il quasi-ultimatum di Peracchini al terminalista, prima che il governatore Toti arrivasse a Spezia per cercare di pacificare i contendenti con la proposta di un tavolo di monitoraggio e la richiesta di indicazione di tempi certi per l'avvio dei lavori. E' un timore che, sia pure da una prospettiva molto diversa, coglie anche una parte del sindacato. Marco Furletti, coordinatore della Uil spezzina, si dice preoccupato del polverone che si sta alimentando, col rischio di far passare in second'ordine i veri nodi del **porto**. «Come sindacato siamo



interventati quando il sindaco ha minacciato di ritirare la concessione a Contship - ricorda Furletti - . Bene ha fatto Peracchini a sollecitare le opere del Garibaldi, però ha alzato un po' troppo i toni e questo ha spaventato i lavoratori». Toti ha detto che si tratta di piani concordati e non imposti, quindi chi si è impegnato li deve realizzare con tempi certi. «Il tavolo di monitoraggio è un elemento positivo - riconosce Furletti - anche se non ne facciamo parte. Pretendiamo però informazioni in tempo reale sulle cose di cui si discute. Ricordo che nel 2014, quando fu votata la proroga a 53 anni della concessione, nel Comitato portuale ci fu unanimità, per quanto ci riguarda ci convincevano i ritorni economici e la crescita dei livelli occupazionali, visto che si parlava di un incremento, fra lavoratori diretti e indiretti, di mille addetti, una volta che il piano fosse a regime. Se si è arrivati a questa situazione di stallo è dipeso anche dalla riforma dei porti targata Del Rio, che di fatto ha estromesso i sindacati dal comitato di gestione, dove hanno voce Comuni e Regioni ma non le parti sociali. E' stato un errore, per questo oggi chiediamo di rimediare». Ma come giudicate l'atteggiamento di Contship? «Intanto vorrei ricordare che il gruppo ha dato molto alla città, basta ricordarsi come era quell'area in cui oggi opera. Anche per questo oggi auspichiamo che il gruppo continui a restare in posizione di controllo della proprietà del terminal, rispettando però impegni e tempi che si è preso, a cominciare dal banchinamento della marina del Canaletto». **Se il terminal passasse di mano quali prospettive si potrebbero prefigurare?** «Il fatto che armatori controllino la proprietà non significherebbe di per sé lo stop agli investimenti ma determinerebbe il rischio di un controllo dell'intera filiera, dal trasporto via mare alle attività del terminal fino a tutta la catena della logistica in capo a un solo soggetto. In un contesto così, sarebbe in pericolo l'omogeneità contrattuale del settore. Le regole vanno rispettate e tutti i lavoratori di quella filiera devono avere un trattamento equiparato. Di fronte a colossi che controllano tutto sarebbe molto più difficile raggiungere questo obiettivo». **Sul problema della coabitazione fra **porto** e abitanti il suo sindacato che posizione intende assumere?**



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

«Intanto ricordiamoci che al posto dei container c' erano le demolizioni navali, ora si parla di rumori, allora c' erano le polveri. Detto questo, la qualità della vita degli abitanti dei quartieri più esposti deve essere garantita e l' attenzione del sindacato è massima, anche perché l' impatto è anche sui lavoratori del porto. La presenza dei dipendenti, con i rappresentanti dei lavoratori di sito, responsabili per la sicurezza, è una garanzia. Si è lavorato per trovare un modus operandi anche in occasione delle emergenze meteo. Quanto ai rumori, le barriere non saranno la panacea di tutti i problemi, ma sono un indiscutibile passo avanti, e poi Conthship con l' adozione dei nuovi cicalini, ha presentato misure che sono un segnale di attenzione». **Tutto ok, dunque?** «Sicuramente no. Ci sono anche altri nodi sul tappeto come quello dell' automazione. E' prevista l' introduzione di un certo numero di gru automatiche nell' area del Garibaldi. Certo non possiamo fermare il processo di innovazione, ma possiamo governarlo. Siamo in fase di rinnovo del contratto di lavoro, da tempo scaduto, e occorre individuare percorsi ad hoc perché l' automazione, nella sua complessità, non abbia ricadute negative sul personale. Se si perde un posto per effetto dell' automazione occorre che quel lavoratore trovi una collocazione nell' ambito delle nuove tecnologie. Su questo ci siamo confrontati anche con i colleghi di Amburgo e Brema dove quelle regole sono già in essere». **Come valutate il nuovo centro servizi di Santo Stefano?** «Se si tratti di un' opportunità, lo dovremo valutare. Di fatto si tratta di un' esternalizzazione di attività. Per ottenere vantaggi si parli di occupazione aggiuntiva, altrimenti si rischia che a guadagnarci siano solo gli spedizionieri». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

I SASSI NELLO STAGNO

Punti di vista diversi ma unico scopo: basta perdere tempo

Anna Pucci Sta suscitando interesse il dibattito su presente e futuro dell'economia spezzina, a partire da quella collegata al porto, avviato da "La Nazione" per smuovere le acque e focalizzare l'analisi su problemi, responsabilità e rispetto degli impegni. Dopo l'intervento del vice segretario del Pd Andrea Orlando e quello della presidente dell'**Autorità di sistema**, Carla Roncallo, diamo voce oggi a Marco Furletti, coordinatore della Uil spezzina. Punti di vista spesso differenti, ma con un unico obiettivo: tenere alta l'attenzione sulla necessità di non perdere tempo nel concretizzare i progetti di sviluppo. Altri soggetti qualificati interverranno, seguite la nostra cronaca.



Spedizionieri e agenzie nella società ferroviaria

Le quote di La Spezia Shunting Railways cedute dall' Autorità di sistema passano a Interporto, di cui fanno parte diverse imprese del territorio

di Anna Pucci LA SPEZIA L' **Autorità** di **sistema portuale** ha trovato l' acquirente per le quote di La Spezia Shunting Railways spa, società creata dall' ex **Autorità portuale** nel 2013 per la gestione della movimentazione su ferrovia in porto e nel retroporto. Alla procedura di evidenza pubblica, aperta lo scorso ottobre per la dismissione quote, ha fatto seguito una sola offerta, quella di Interporto La Spezia, che riunisce spedizionieri e agenzie marittime. L' Adsp deteneva il 20 per cento di Lssr, il resto è in mano a privati, terminalisti del porto e operatori ferroviari. Nessuno dei soci ha esercitato il diritto di prelazione e quindi, con decreto firmato mercoledì scorso, la presidente Carla Roncallo ha accettato l' offerta di Interporto disponendo la vendita. il rialzo offerto è del 2,92 % per un controvalore delle azioni cedende di 31.500 euro e contiene l' impegno al versamento dei decimi non liberati (150 mila euro).. Interporto La Spezia è una società a responsabilità limitata presieduta da Alessandro Laghezza. Ne sono socie diverse imprese: Bucchioni, Cangini & C., Centro internazionale spedizioni, Dario Perioli, Di Vita Giuseppe, Gruppo Laghezza, Laviosa, Marittima Servizi, Saimare, Sattemar, Ser.Nav. e Stm. La decisione dell' **Autorità di sistema** di cedere le quote era stata oggetto di critica da parte del vicesegretario nazionale del Pd, Andrea Orlando, che in un intervento ospitato in esclusiva da La Nazione aveva sottolineato come si trattasse di «una società efficiente e in crescita» e che in questo modo l' Adsp sarebbe «uscita di fatto da un settore fondamentale per regolare gli accessi al porto, lasciando ai privati che subentreranno un potere non di poco conto». La presidente Carla Roncallo, sempre su La Nazione, aveva difeso la scelta, ritenendo la cessione necessaria a norma di legge: il testo unico sulle partecipazioni pubbliche dispone che anche le **autorità** portuali non possano mantenere quote "in società di beni e servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle finalità istituzionali". Roncallo aveva aggiunto che «Lssr è una società al 53% nelle mani di un unico soggetto. Adsp deteneva il 20% delle quote della società, non esercitando su di essa alcun controllo». Oltretutto presto dovrà andare in gara lo stesso servizio ferroviario, aveva puntualizzato, «essendo ormai scaduti i cinque anni di attività che erano stati affidati alla Lssr al momento della costituzione». Lssr, priva dell' azionista pubblico che sarà anche soggetto banditore, potrà valutare se partecipare alla gara per il nuovo gestore unico del comprensorio ferroviario. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Agenti marittimi e spedizionieri rilevano il 20% di La Spezia Shunting Railways

La società Interporto La Spezia partecipata da diverse agenzie marittime e case di spedizione hanno rilevato dalla locale Autorità di sistema portuale la quota del 20% detenuta in La Spezia Shunting Railways, la società nata nel 2013 su iniziativa della stessa Adsp, all'epoca guidata da Lorenzo Forcieri, per gestire in modo unitario la movimentazione ferroviaria nel porto spezzino e nel retro porto

La società Interporto La Spezia partecipata da diverse agenzie marittime e case di spedizione hanno rilevato dalla locale Autorità di sistema portuale la quota del 20% detenuta in La Spezia Shunting Railways, la società nata nel 2013 su iniziativa della stessa **Adsp**, all'epoca guidata da Lorenzo Forcieri, per gestire in modo unitario la movimentazione ferroviaria nel porto spezzino e nel retro porto di Santo Stefano Magra. L'Autorità portuale aveva deciso di avviare una procedura a evidenza pubblica per la dismissione della propria quota della società appellandosi al testo unico sulle partecipazioni pubbliche, che prevede che anche le autorità portuali non possano mantenere quote 'in società di beni e servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali'. L'unica offerta per l'acquisto del pacchetto societario è stata quella del raggruppamento privato degli spedizionieri e delle agenzie marittime Interporto La Spezia Srl presieduto da Alessandro Laghezza, e nessuno dei soci di Lssr ha ritenuto di esercitare il diritto di prelazione previsto dallo statuto societario. Oltre al Gruppo Laghezza i soci di Interporto La Spezia sono le seguenti aziende: Bucchioni, Cangini & C., Centro Internazionale Spedizioni, Dario Perioli, Di Vita Giuseppe, Laviosa, Marittima Servizi, Saimare, Sattemar, Ser.Nav. e STM. La Spesi Shunting Railways era nata su iniziativa dell'Authority con un modello aperto e duale 'alla tedesca': il 20% delle quote societarie detenuto finora dall'**Adsp** e poi due pacchetti del 40% ciascuno in dote rispettivamente a terminalisti (tra cui Lsct con un 25%) e operatori ferroviari, che possono modificare la divisione azionaria al loro interno anche accogliendo altri operatori, senza però superare le rispettive quote.



La società Interporto La Spezia partecipata da diverse agenzie marittime e case di spedizione hanno rilevato dalla locale Autorità di sistema portuale la quota del 20% detenuta in La Spezia Shunting Railways, la società nata nel 2013 su iniziativa della stessa Adsp, all'epoca guidata da Lorenzo Forcieri, per gestire in modo unitario la movimentazione ferroviaria nel porto spezzino e nel retro porto di Santo Stefano Magra.

LSSR, vendute le quote dell'AdSP

Da oggi l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale non è più socio di minoranza di La Spezia Shunting Railways (LSSR), la società nata nel 2013 su iniziativa della stessa Adsp, all'epoca guidata da Lorenzo Forcieri, per gestire in modo unitario la movimentazione ferroviaria nel porto e nel retroporto. L'AdSP lascia la società dopo sei anni dismettendo la propria partecipazione in ossequio al testo unico sulle partecipazioni pubbliche, che prevede che anche le autorità portuali non possano mantenere quote in società di beni e servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali'. Le quote della Port Authority (il 20%) sono state cedute all'Interporto La Spezia srl, un raggruppamento privato formata da agenti e spedizionieri (Bucchioni, Cangini &C., Centro Internazionale Spedizioni, Dario Perioli, Giuseppe Di Vita, Laghezza Spa, Saimare, Sattemar, Laviosa, Marittima Servizi, Ser.Nav., S.T.M.). Nessuno degli altri soci di LSSR ha ritenuto di esercitare il diritto di prelazione previsto dallo Statuto societario.

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo     



The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with the site logo and various menu items. The main content area features a large image of a train at a port, with the article title 'LSSR, vendute le quote dell'AdSP' prominently displayed. Below the title, there is a sub-headline and the author's name. The article text is visible in two columns, discussing the transfer of shares from the AdSP to the Interporto La Spezia srl. On the right side, there is a sidebar with a search bar and a list of categories including 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Infrastrutture', 'Innovazione', 'Logistica', 'Portuale', 'Riforma', 'Shipping', and 'Traffici marittimi'.

Città della Spezia

La Spezia

Porto Lotti a Dusseldorf, rappresenta la provincia spezzina

La Spezia - Al Salone Nautico a Dusseldorf da oggi va in scena l' alleanza tra il network dei porti liguri e la rete dei prodotti dei prodotti agricoli DOP del nostro territorio. A Boot 2020 cinque strutture turistiche liguri d' eccellenza (Marina di Loano, Marina Genova, Marina **Porto** Antico, Marina Molo Vecchio e la spezzina **Porto** Lotti) portano al centro dell' Europa i loro 2.400 posti barca con Liguria for Yachting. E nello stand - grazie ad Assaggia la Liguria, la kermesse ufficiale dei prodotti agricoli a Denominazione d' Origine del nostro territorio - si racconteranno i tre sapori simbolo della nostra terra: Basilico Genovese D.O.P, Olio DOP Riviera Ligure e vini DOP liguri. Nello spazio di Liguria for Yachting saranno infatti proposti show e laboratori - degustazione nonché un Infopoint di approfondimento, degustazione e animazione. Per tre giorni i visitatori - insieme alle proposte dedicate per i diportisti come la Pass-Port Experience che offre una crociera nella riviera ligure con accoglienza e servizi 'first class' e condizioni particolari di ormeggio nelle cinque marine che fanno parte del network - avranno la possibilità di scoprire il mito della preparazione del pesto al mortaio con Basilico Genovese DOP, seguire la degustazione guidata dell' Olio DOP Riviera Ligure nelle sue tre menzioni geografiche e dei vini liguri DOP, approfondendo i migliori accostamenti e utilizzi in cucina. Giovedì 23 gennaio 2020 alle 12:27:54 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Citta della Spezia

La Spezia

Saras pronta a prendere in concessione il Molo Enel

Con l' addio al carbone l' azienda sarebbe intenzionata a lasciare il pontile. Il gruppo della famiglia Moratti, al contrario, avrebbe manifestato il suo interesse per la banchina e la tubazione e sarebbe pronta a partire una conferenza dei servizi.

La Spezia - Se per l' area Enel il futuro non è ancora stato del tutto scritto (leggi qui), per il molo che si trova a Pagliari tra il terminal Tarros e la nascita Marina del Levante, i giochi sembrano ormai fatti. Con l' addio al carbone messo nero su bianco da settimane e fissato per il 2021 la multinazionale dell' energia non avrà più bisogno della banchina per l' ormeggio delle carboniere e dunque potrà rinunciare alla concessione in essere nei confronti dell' **Autorità di sistema portuale**. L' ormai ex Molo Enel avrebbe potuto essere di interesse per il gruppo Tarros, che avrebbe avuto così la possibilità di ampliare ulteriormente i piazzali del Terminal del Golfo, o, stando alle voci circolate negli ultimi tempi, avrebbe potuto diventare il pontile di attracco delle barche o delle chiatte sulla quali Gnl Italia progetta di caricare i camion carichi di gas naturale liquefatto da inviare verso i distributori di tutto il Nord Italia. Invece il destino del molo sarà un altro. Saras, la società fondata da Angelo Moratti nel 1962 a Cagliari e proprietaria del deposito di Arcola con una capacità di circa 150mila metri cubi, ha messo gli occhi sul pennello di Pagliari per l' ormeggio delle navi che oggi scaricano distillati leggeri e distillati medi utilizzando la piattaforma e il campo boe che si trovano a poche decine di metri da Porto Lotti. Il tutto rientrerebbe perfettamente nel processo di razionalizzazione che l' **Autorità di sistema portuale** sta cercando di portare avanti per quel che riguarda le concessioni e porterebbe a un beneficio sia funzionale che ambientale, eliminando i rischi dell' utilizzo di una tubazione sottomarina. Per questa sarebbe già pronta a partire una conferenza di servizi indirizzata ad accordare a Saras la concessione di una tubatura per il trasferimento del combustibile dal mare alla piana di Arcola e l' utilizzo del molo. La frequenza di attracco delle navi non dovrebbe discostarsi da quella attuale (all' incirca una al mese). Giovedì 23 gennaio 2020 alle 21:29:09 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



«Non c'è pericolo di reiterazione ma le accuse contro Ap sono fondate»

Per il giudice emergerebbe solo l'estraneità ai fatti del direttore tecnico Fabio Maletti

FEDERICO SPADONI

RAVENNA Non è più necessario sospenderli dai rispettivi incarichi perché non c'è pericolo di reiterazione del reato, ma è evidente il «compendio di sicura gravità indiziaria» in merito all'inquinamento provocato dal relitto della Berkan B nella piala sa Piomboni. Il rovescio della medaglia della sentenza con la quale i vertici di **Autorità portuale** lo scorso 28 ottobre avevano tirato un sospiro di sollievo per la revoca della sospensione di un anno, sta nelle motivazioni depositate dal Tribunale della Libertà a metà mese. Nelle quali si dà peso alle accuse nei confronti del presidente Daniele Rossi e del segretario generale Paolo Ferrandino, fatta eccezione però per il direttore tecnico Fabio Maletti, considerato dai giudici bolognesi estraneo a quelle «condotte omissive e commissive» che per l'accusa configurano i reati di inquinamento ambientale e omissione di atti d'ufficio. Nonostante ciò, anche nei suoi confronti il procuratore capo Alessandro Mancini e il sostituto procuratore Angela Scorza sono intenzionati a proseguire verso il processo, dopo la notifica a tutti i manager dell'Ente di via Antico Squero degli avvisi di conclusione delle indagini preliminari, atto che solitamente precede la richiesta di rinvio a giudizio.

Confermate le accuse Secondo i giudici del tribunale Fel Sineo Rossi, in virtù dell'incarico da presidente non era solamente «il primo diretto responsabile dei doveri di intervento, ma (la sua carica) gli conferiva anche la concreta possibilità di adottare le misure richieste ed omesse». Non bastasse, proseguono i giudici, nel corso di uno degli interrogatori «ha implicitamente ma sostanzialmente confermato che nella sua qualità di presidente avrebbe avuto titolo di intervento tanto nel rilascio delle proroghe dei permessi quanto degli ulteriori interventi richiesti». Conclusioni analoghe per Ferrandino. Secondo l'accusa, avrebbero rinnovato licenze e concessioni demaniali per la demolizione della motonave, nonostante la mancanza di un piano di demolizione e di certificazione sull'avvenuta bonifica del relitto. Avrebbero quindi partecipato al rimpallo di competenze, ignorando per circa un anno i solleciti da parte della Capitaneria di porto per bonificare e sfatare il progressivo affondamento del relitto. La posizione di Maletti A Maletti, in qualità di responsabile del procedimento per la demolizione della Berkan B, le accuse contestano tre l'altro un ritardo nell'esaminare il progetto di messa in sicurezza affidato da Ap all'ingegner Ceccarelli. Ma per il Tribunale della Libertà «i ritardi e le farraginosità nell'esame del progetto e nel dare esecuzione allo stesso, non possono essere interpretate come una volontaria e dolosa attività di rallentamento delle condotte richieste». Il numero dei gabbiani morti Demolite invece nel dispositivo dei giudici le tesi difensive riguardo la presunta limitatezza dell'inquinamento, secondo le quali le panne galleggianti posizionate a più riprese attorno al general cargo affondato avrebbero circoscritto la fuoriuscita di liquami in una zona limitata. Bene, i magistrati - alla luce delle plurime consulenze tecniche disposte dalla Procura - affermano che «la compromissione di acque estese per un'area di 2.700 metri quadri di superficie, profonde in media una decina di metri, appare un evento tutt'altro che di significato talmente irrisorio da escluderne la portata penale». La gravità di quanto accaduto nella piala sa del Piombone viene riassunto citando qualche stima sugli uccelli morti per inquinamento: sulla scorta della documentazione fotografica, si legge, sarebbe morto un numero di gabbiani compreso tra 43 e 87 esemplari, su un numero di volatili quantificato in circa 620 unità.



E se le difese contestano il dato in maniera «puramente congetturale» -prosegue il documento -si potrebbe affermare «molto più verosimilmente che accanto agli esemplari rinvenuti dentro l' area



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

circonscritta dalle panne, ben potrebbero essere deceduti altri esemplari, a seguito dell' imbrattamento del piumaggio avvenuto dentro l' area in questione, ma allontanatisi da essa prima della morte».

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Corsini: «Impianto Gnl, grande contributo allo scalo green»

Andrea Corsini, candidato PD, ha visitato l'impianto per la distribuzione del Gnl (gas naturale liquefatto) in costruzione sul porto. «E' un orgoglio sapere che questo scalo sarà il primo, in Italia, ad alimentare navi con il carburante green. Ricordo la delibera regionale che impone ai distributori la messa in esercizio di pompe Gnl perché anche i camion possano approvvigionarsi».

Regionali - 2 giorni

Bonino al Mercato Coperto: «Convinciamo gli indecisi»

L'assessore di «Europa, Pd, Pci a sostegno dei tre candidati Ravaglia, Bellorini e Tazzoli



Rosato con le imprese: «Più infrastruttura»



Power League in vista per Chiara Rivaroli, che con il voto della coalizione di centro-sinistra di Marco Rosato, si appropinquerebbe alla carica di assessore. Rosato è stato in vista al Forum Coperto, alla Monteggia e alla Monteggia. Per il Coperto, il Forum è stato il punto di incontro per il centro-sinistra, con il voto di Rosato, che ha ottenuto il 30 per cento dei voti. Rosato è stato il candidato più votato, con il 30 per cento dei voti. Rosato è stato il candidato più votato, con il 30 per cento dei voti.

Corsini: «Impianto Gnl, grande contributo allo scalo green»

Andrea Corsini, candidato PD, ha visitato l'impianto per la distribuzione del Gnl (gas naturale liquefatto) in costruzione sul porto. «E' un orgoglio sapere che questo scalo sarà il primo, in Italia, ad alimentare navi con il carburante green. Ricordo la delibera regionale che impone ai distributori la messa in esercizio di pompe Gnl perché anche i camion possano approvvigionarsi».

La Pigna si schiera a sostegno del leghista Gianfranco Rolando

La Pigna si schiera a sostegno del leghista Gianfranco Rolando. Rolando è stato il candidato più votato, con il 30 per cento dei voti. Rolando è stato il candidato più votato, con il 30 per cento dei voti.

Gardino: di ministro Pd parla di parte ravennate poi sostiene quali figure

Gardino: di ministro Pd parla di parte ravennate poi sostiene quali figure. Gardino è stato il candidato più votato, con il 30 per cento dei voti. Gardino è stato il candidato più votato, con il 30 per cento dei voti.



Manuela RONTINI
Candidata al Consiglio regionale del Centro-Sinistra

la tua voce, il mio impegno!

Sarà Rontini a presiedere il Consiglio regionale PD, un sistema di governo più equo e trasparente.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Aperta una nuova indagine sulla Berkan B

Gli inquirenti in via Antico Squero per un' acquisizione atti relativa agli interventi urgenti per il presunto scivolamento del relitto

La procura ha aperto una nuova indagine sulla gestione del relitto della Berkan B. È quanto si può dedurre dall' accesso degli inquirenti, nei giorni scorsi, all' ente di via Antico Squero per una acquisizione atti legata all' intervento urgente di rafforzamento dei cavi deciso in ragione di una precisa segnalazione di **Autorità Portuale** (Ap) circa uno scivolamento del relitto verso il centro del canale. Secondo invece la comparazione, compiuta dalla capitaneria di porto, delle immagini dell' area prima e dopo la segnalazione, la Berkan B non avrebbe subito alcun spostamento. La discrepanza tra le due valutazioni, potrebbe insomma costituire il nucleo delle nuove verifiche penali. Quelle circa l' affondamento del relitto con fuoriuscita di idrocarburi, hanno già portato nei giorni scorsi alla notifica di un avviso di chiusura indagine al presidente di Ap Daniele Rossi, al segretario generale Paolo Ferrandino e al direttore tecnico Fabio Maletti. Sulla base delle verifiche coordinate dai pm Alessandro Mancini e Angela Scorza, i tre sono accusati di inquinamento ambientale in concorso. Più di recente il tribunale del Riesame di Bologna, nelle motivazioni per chiarire la ragione di azzeramento della sospensione dalle rispettive cariche per un anno, ha precisato che per Rossi e Ferrandino esiste un «compendio di sicura gravità indiziaria» con «esclusione invece di responsabilità» per Maletti. I giudici in particolare hanno rilevato che Ap «era stata informata già dal 6 ottobre 2017 del cedimento strutturale del relitto». Insomma, avrebbe dovuto bloccare le concessioni sullo smantellamento visto che «non vi è dubbio che l' interesse pubblico» di «evitare un grave pregiudizio ambientale». Sul punto, l' ordinanza ha inquadrato il «rinnovo illegittimo delle concessioni» alla base della «concatenazione causale con l' evento finale» ovvero «la perdita di idrocarburi in mare». Sull' estensione della zona, i giudici hanno sottolineato che 2.700 metri quadri - cioè l' area delimitata dalle panne - «non appare affatto dato minimo o irrilevante». Circa le responsabilità, «Rossi e Ferrandino, in ragione delle loro qualifiche, sono venuti meno al dovere loro imposto» per «evitare l' evento». Su questo fronte, «a diverse conclusioni occorre giungere» per Maletti. Infine sull' esclusione di esigenze cautelari per applicare misure, i giudici hanno menzionato «sia le attività successive al marzo 2019» con cui «si è tentato di porre rimedio alle precedenti condotte» che «l' attività posta in essere per bonificare altri tre relitti nella medesima area». Andrea Colombari.



Al TCR 80 nuove prese reefer

Massimo Belli

RAVENNA Con 80 nuove prese reefer, il Terminal Container Ravenna continua ad aumentare la propria offerta dedicata alla supply-chain delle merci deperibili. TCR Terminal Container Ravenna conferma così la propria vocazione di porto speciale per prodotti speciali e polo di eccellenza per la movimentazione di merci deperibili o che richiedano trasporto a temperatura controllata. Per questo investe importanti risorse per garantire il miglior livello di servizio possibile, grazie ad una nuova struttura che andrà ad incrementare il numero di prese dedicate all'alimentazione dei contenitori reefer. Con la nuova struttura, il numero totale di prese reefer arriverà a 250 unità. Si tratta di un numero considerevole, in rapporto alle dimensioni del terminal ravennate del Gruppo Contship Italia, che in questo modo potrà garantire la continuità del servizio di alimentazione, anche durante i picchi di lavoro legati alla peak season. Secondo MarketsandMarkets, il mercato globale dei trasporti refrigerati è stimato in 15,5 miliardi di dollari nel 2019 e si prevede che raggiungerà 21,6 miliardi di dollari entro il 2025, registrando una crescita media annua del 5,8% dal 2019 al 2025. La crescita del mercato dei trasporti refrigerati è attribuito al crescente commercio di merci deperibili a livello globale, in quanto tariffe più basse consentono di agevolare la circolazione transfrontaliera di merci deperibili. Secondo Alessandro Battolini, Sales & Business development manager TCR, velocità delle operazioni, disponibilità di magazzini refrigerati e di strutture dedicate al consolidamento e deconsolidamento dei carichi all'interno dell'area del terminal ed esperienza nella gestione della catena logistica del freddo rendono il porto di Ravenna e il terminal TCR un polo di eccellenza per la movimentazione delle merci deperibili. Battolini ha poi annunciato l'intenzione del termina a continuare ad investire per offrire ai nostri clienti un servizio di alta qualità, attento alle caratteristiche uniche dei diversi operatori e della merce movimentata. Da anni TCR punta sulla capacità di offrire un servizio ritagliato su misura, capace di comprendere e rispondere alle specifiche necessità di operatori e traffici speciali. Il team e le infrastrutture di TCR sono in grado di offrire un'esperienza ad alto valore aggiunto, grazie ad un know how maturato negli anni nella gestione di project e special cargo, merci pericolose e prodotti freschi. Il terminal può infatti fare affidamento su una piattaforma logistica sviluppata per rispondere proprio a quelle esigenze particolari che rendono unica questa realtà grazie ad un mix vincente di organizzazione, rapidità di esecuzione e attenzione al cliente.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

cerimonia blindata

Il gioiello di Tronchetti Provera: uno yacht di 44 metri per festeggiare i suoi 72 anni

Varato al porto di Levante il Kauris IV del Ceo del gruppo Pirelli, costruito nei cantieri Persico Marine di viale Zaccagna

Luca Signorinimarina di carrara. Varo blindato ieri per il nuovo super yacht di Marco Tronchetti Provera, 72 anni, Ceo del gruppo Pirelli. Cerimonia lontana da occhi indiscreti ma con 200 invitati, brindisi e cotillon, nella tarda mattinata al porto di Levante a Marina di Carrara. Il gioiello che solcherà i mari - valore tra i 15 e i 20 milioni di euro - ha toccato acqua alle 13,40, presente in persona Tronchetti Provera, che arriva in porto accompagnato dall'autista alle 12,45, non abbassa il finestrino dell'auto, non saluta, e subito si dirige verso la banchina dove una gru tiene appeso con delle corde il suo Wally 145 (è la casa di progettazione) Kauris IV (è il nome della barca). Un natante che già inquadrato da lontano ha mole immensa, livrea moderna, stile minimal e performance di tutto rispetto (due motori da 650 cavalli per una velocità da crociera massima di 15 nodi). Il Kauris IV è lungo 44 metri (il precedente, Kauris III, arrivava a 33 metri), ovvero 145 piedi, progetto di German Frers e costruzione ai cantieri navali Persico Marine, sede a Nembro (Bergamo) e stabilimenti in viale Zaccagna a Marina di Carrara, dove poi il dirigente milanese e i suoi invitati sono andati per pranzo in un altro momento

blindatissimo con tanto di security e cordoni di sicurezza. E oltre alle maestranze della Persico, c'era anche qualcun altro di Carrara (anzi di Avenza) alla cerimonia di ieri: ovvero il parroco di San Pietro don Marino Navalesi, che ha benedetto l'opera di alta ingegneria navale, appena 177 tonnellate di peso che per un oggetto del genere appaiono un'inezia. «La mia partecipazione è stata minima - dice il sacerdote - sono salito sul braccio meccanico insieme a Tronchetti Provera e alle sue figlie (Giada e Ilaria, ndr), ho benedetto l'opera, recitando una preghiera sottovoce, e poi una delle due donne ha spaccato una bottiglia di champagne sullo scafo. Siamo stati un paio di ore sulla banchina, c'era un piccolo aperitivo. Non ho visto facce note, nessuna istituzione locale, ho avvertito molta riservatezza e organizzazione». Il manager d'alta finanza, che sabato scorso (18 gennaio) ha compiuto 72 anni, si è fatto insomma un bel regalo di compleanno con questa barca che può essere anche a vela, e che vela: monta infatti un albero mastodontico, lungo 67 metri, quanto misurano tre campi da tennis. A bordo, l'armatore ha a disposizione per lui e compagna (si dice accompagnato da una giovane modella russa, dopo la separazione con l'ex moglie Afef) due letti queen size, due bagni, uno studio e due cabine armadio. Sei i posti per gli ospiti, per chi sale ci sono tre cabine con due letti matrimoniali e uno a castello, l'equipaggio è invece a prua, per chi lavora quattro le cabine doppie a disposizione. Un natante di gamma sopraffina, maxi yacht come ce ne sono pochi in giro (pardon, sui mari). Confezionato e inaugurato a Marina di Carrara. --



Il Tirreno

Livorno

il caso

Futuro della Fortezza Vecchia si apre la partita con la Regione

Rischio chiusura da febbraio dopo i rilievi di ministero e revisori dei conti all' Authority Il sindaco Salvetti: «Noi siamo pronti a discuterne ma non decidono i contabili»

Andrea RocchiLIVORNO. «Intervenire subito, ma stiamo scherzando?». E' solo uno dei commenti alla notizia che, se non si trovano soluzioni, a febbraio si potrebbero chiudere le porte della Fortezza Vecchia. I livornesi sanno quanto vale il fortilizio del XVI secolo a margine del porto mediceo, perché è il simbolo della città e della sua identità marinara. Ma è anche un patrimonio ed un' occasione di rilancio turistico. E non tollerano un' altra chiusura. Oggi, dopo che nell' agosto del 2013 si era trovata la "quadratura del cerchio" con atti di concessione che conferivano il bene dal Demanio e dalla Camera di Commercio all' **Autorità Portuale**, la burocrazia e la ragioneria contabile rischiano di mandare in fumo quanto di buono è stato fatto in questi 7 anni recuperando la fortezza e rendendola di nuovo accessibile a cittadini e turisti. Dicendo, in sostanza, che la gestione del fortilizio non è nella "mission" dell' **Autorità** di Sistema, che deve occuparsi d' altro. Il sindaco Luca Salvetti, però, è categorico: «Per quanto mi riguarda la Fortezza sta aperta. Non si può privare la città di un bene così importante e così prezioso. Siamo disposti a ragionare con la Regione, con chi è proprietario e con chi lo ha in gestione per trovare una soluzione. Ma un conto sono le osservazioni contabili dei revisori dei conti, un altro è la scelta politica dell' **autorità**, quella cioè di gestire un bene sul quale la stessa ha anche investito risorse, penso per esempio al Livorno Port Center». Comune di Livorno e Regione, di fronte a questo rischio, si sono già attivati per valutare l' apertura di un tavolo sul futuro e la valorizzazione della Fortezza Vecchia. Ma anche la stessa **Autorità** di Sistema, come ci confermava ieri il presidente Stefano Corsini, sta valutando il da farsi. Perché, oltre alle osservazioni dei revisori che esprimono più di un dubbio sulla coerenza contabile dell' **Autorità Portuale** per le risorse destinate alla manutenzione e conservazione del bene, ci sarebbe anche un richiamo del Ministero delle Infrastrutture secondo cui l' **Autorità Portuale** dovrebbe occuparsi di altro. Peccato che la Fortezza Vecchia sia diventata un "brand" per i traffici portuali, un biglietto da visita per 900.000 crocieristi che ogni anno sbarcano a Livorno. Senza considerare che dal 2013 ad oggi l' **Autorità** ha investito risorse per pulire il fortilizio, metterlo in sicurezza, realizzare opere importanti come nel 2015 l' attivazione - con il Comune di Livorno - del ponte mobile che la collega alla città, ha consentito l' apertura di un' attività di ristorazione nella Quadratura dei Pisani, ed altri interventi per renderlo in sostanza fruibile per appuntamenti ed eventi. Oltre ad avere aperto, sempre nel 2015, nella Palazzina del Capitano un polo educativo-espositivo quale è il Livorno port center dove è insediato un museo delle navi. Sempre Corsini mercoledì ha assicurato che l' **Autorità** di Sistema, pur non potendo ignorare i rilievi di Mit e revisori contabili, farà di tutto per proseguire nell' esperienza visto che la fortezza "rappresenta un asset importantissimo per la città", contando sull' apporto della Regione. La chiave di volta per il futuro del complesso mediceo e del collegato sistema dei fossi sta infatti nella possibilità che da Firenze si attivino risorse per la valorizzazione del bene. Argomento non nuovo, questo. Se ne parlava proprio nel 2013, alla vigilia dell' accordo tra Demanio e **Autorità Portuale**.



Il Tirreno

Livorno

La disponibilità della Regione a dirottare finanziamenti sulla Fortezza Vecchia era però vincolata al passaggio della proprietà dalle mani del Demanio e della Camera di commercio a quelle di Comune e Regione. C'era già un atto di indirizzo dell'assemblea camerale per cedere la quota a cui, tuttavia, non si è dato seguito. Anche perché la concessione triennale, scaduta nel 2016, è stata rinnovata di altri 4 anni fino a febbraio 2020, quando di fatto scadrà. L' **autorità** di Sistema, evidentemente, non è più disposta a giocare da sola la partita della gestione e valorizzazione della Fortezza. Ed allora i moniti dei ragionieri e del Mit potrebbero rappresentare, per il management di Palazzo Rosciano, il "grimaldello" per aprire le porte di altri interlocutori chiamati a giocare la partita. Il sindaco ha già detto di essere pronto a discuterne. Senza però che si apra un gioco di scaricabarile che farebbe soltanto del male a Livorno e ai livornesi. --

Moby e Tirrenia protagoniste de "L' Italia delle navi"

Roma, 23 gennaio 2020 - Moby e Tirrenia, le compagnie del Gruppo Onorato Armatori, sono sinonimo di navigazione in Italia e quindi non potevano che essere protagoniste de "L' Italia delle Navi", il nuovo grande viaggio in quattro episodi di History nel mondo della navigazione italiana, che nasce dopo il successo de "L' Italia del treno", in una serie che tocca costume, storia e tecnologia. Moby e Tirrenia saranno fra i protagonisti del programma condotto da Beppe Severgnini e Raffaele di Placido in onda su History (canale 407 di Sky da lunedì 27 gennaio a lunedì 17 febbraio tutti i lunedì alle 21,50, come sempre con ulteriori passaggi e la possibilità di vederlo in qualsiasi momento su Sky on demand). Coniugando passato e futuro, esattamente in linea con quello che è il racconto di questa serie, le due puntate che hanno come protagoniste anche le navi di Moby e Tirrenia raccontano, dal punto di vista dei viaggiatori, l' evoluzione del costume e del nostro Paese attraverso i traghetti, a partire dai primi viaggi negli anni Sessanta, con le auto che si spostavano all' interno dei parcheggi grazie a microbinari e poi venivano bloccate dai marittimi per evitare ogni possibile movimento anche in condizioni di mare agitato, alle interviste color seppia e con le prime immagini a colori che documentano i viaggi dell' Italia del boom quando i traghetti dischiusero le porte del paradiso terrestre chiamato Costa Smeralda. In una parola, Tirrenia è da sempre sinonimo di navigare in Italia e Moby lo è diventato rivoluzionando negli ultimi decenni il concetto stesso di cabotaggio. Per arrivare agli ultimissimi traghetti di Moby e Tirrenia, studiati appositamente per le esigenze delle famiglie, con un livello di comfort e servizi di bordo di assoluta eccellenza, che sono la filosofia delle due Compagnie di Navigazione: "La vacanza inizia già dal viaggio". In questo quadro, "L' Italia delle navi" racconterà anche l' evoluzione continua e la crescita esponenziale di quella che oggi è la maggior compagnia al mondo per numero di posti letto a bordo: 47 navi, 33 porti serviti, più di 40mila partenze all' anno. Ma, ovviamente, in questo viaggio nel "L' Italia delle navi" non mancherà nemmeno l' importanza della marineria italiana nel settore del trasporto merci e, anche in questo caso, Onorato Armatori sarà al centro del racconto. Nella puntata dedicata alle Autostrade del Mare, infatti, sarà protagonista la regina delle navi adibite al trasporto di semirimorchi, la Maria Grazia Onorato, la nave che insieme alla gemella Alf Pollak detiene il record di ro-ro più grande e più verde del Mediterraneo, con la possibilità di imbarcare fino a 283 mezzi pari a oltre 4000 metri lineari tolti dalle strade ogni viaggio. La puntata mostra anche la sala macchine, gli scrubber che ripuliscono i fumi e tutte le particolarità tecniche che fanno di questa nave la più all' avanguardia di tutto il mar Mediterraneo nel suo comparto. Un grande affresco che racconta, con parole semplici e comprensibili a tutti, la complessità di un gigante dei mari che ha rivoluzionato il concetto stesso di ro-ro in Italia e si sta imponendo sempre più con le due gemelle Maria Grazia Onorato ed Alf Pollak sulla rotta Genova-Livorno-Catania-Malta e viceversa. "Siamo orgogliosi di essere stati scelti come protagonisti di alcuni dei racconti di questa nuova serie di History - spiega Alessandro Onorato, vicepresidente dell' omonimo Gruppo e responsabile commerciale di Moby e Tirrenia - perché fotografa alla perfezione la centralità delle nostre compagnie sia per il trasporto dei passeggeri, che per quello delle merci, riuscendo a declinare insieme l' eccellenza che abbiamo raggiunto in entrambi i settori. Ma, soprattutto, la presenza di Moby e Tirrenia ne "L' Italia delle navi" racconta come le nostre Compagnie siano ormai in modo inscindibile parte della storia recente d' Italia e dell' evoluzione del costume del nostro Paese. La cultura del viaggio è la nostra cultura". E così "L' Italia delle Navi"



finisce per racchiudere anche la storia della famiglia Onorato, cinque generazioni di armatori, che



(Sito) Adnkronos

Livorno

iniziarono a viaggiare da Cagliari e da Terranova Pausania, l' antico nome di Olbia, verso il continente, portando i prodotti più pregiati dalla Sardegna alle coste italiane e viceversa e contribuendo allo sviluppo di entrambi i territori. "Da allora - continua Alessandro Onorato - la mia famiglia ha continuato l' espansione in naviglio e rotte servite; nel 1959 è stata fondata Navarma, nel 1982 nasce Moby, e da lì è iniziato un grande processo di espansione del Gruppo culminato nel 2012 con l' acquisizione di Toremar, la prima compagnia regionale della flotta ex pubblica a essere privatizzata, e nel 2015 di Tirrenia, con il nostro Gruppo che ha scelto di portare avanti questo glorioso marchio che dal 1936 significa mare e navigazione in Italia e ha accompagnato la crescita del nostro Paese. Ecco, penso che "L' Italia delle navi" sia il perfetto racconto non solo, ma anche, della nostra storia. E sono orgoglioso che Moby e Tirrenia contribuiscano a questo progetto". Moby, Tirrenia-CIN e Toremar sono Compagnie del gruppo Onorato Armatori, da cinque generazioni sul mare e leader del trasporto marittimo passeggeri e merci. Primo al mondo per numero di letti e primo in Europa per capacità passeggeri, il gruppo occupa oltre 5.800 addetti. Con le tre compagnie, il gruppo Onorato collega Sardegna, Sicilia, Corsica, Malta, Arcipelago Toscano e le isole Tremiti con 48 navi, con circa 41.000 partenze per 33 porti nel 2018. Attraverso Moby Spl, il Gruppo opera nel Mar Baltico offrendo un servizio di crociere tra i porti di San Pietroburgo Helsinki, Stoccolma e Tallinn. I Fast Cruise Ferries del gruppo sono tra i primi al mondo per qualità: Moby è stata insignita per il quarto anno consecutivo del Sigillo di Qualità "Nr.1 oro" 2018/2019 dell' Istituto tedesco Qualità e Finanza per la qualità del servizio offerto, della prestigiosa Green Star sulle due navi ammiraglie ed è stata eletta dai passeggeri migliore compagnia di traghetti all' Italia Travel Awards 2017. Al Gruppo Onorato fa capo anche una flotta di 17 rimorchiatori di ultima generazione che forniscono in nove porti italiani servizi quali assistenza alle manovre delle navi in **porto** e attività di salvataggio. Attraverso la controllata CPS srl, Tirrenia-CIN opera nel **porto** di Catania come impresa di imbarco e sbarco rotabili. Nel **Porto** di **Livorno**, inoltre, Moby controlla l' Agenzia Marittima Renzo Conti Srl e il Terminal ro/ro LTM autostrade del Mare Srl. Per informazioni alla stampa : Star comunicazione in movimento Barbara Gazzale +39-3484144780 Cos' è immediapress (link: <http://corporate.adnkronos.com/02.php#Immediapress>) Disclaimer Immediapress (link: https://www.adnkronos.com/zoom/footer_disclaimer#immediapress)

Moby e Tirrenia protagoniste de "L' Italia delle navi"

BARBARA GAZZALE

(Roma, 23 gennaio 2020) - Roma, 23 gennaio 2020 - Moby e Tirrenia, le compagnie del Gruppo Onorato Armatori, sono sinonimo di navigazione in Italia e quindi non potevano che essere protagoniste de "L' Italia delle Navi", il nuovo grande viaggio in quattro episodi di History nel mondo della navigazione italiana, che nasce dopo il successo de "L' Italia del treno", in una serie che tocca costume, storia e tecnologia. Moby e Tirrenia saranno fra i protagonisti del programma condotto da Beppe Severgnini e Raffaele di Placido in onda su History (canale 407 di Sky da lunedì 27 gennaio a lunedì 17 febbraio tutti i lunedì alle 21,50, come sempre con ulteriori passaggi e la possibilità di vederlo in qualsiasi momento su Sky on demand). Coniugando passato e futuro, esattamente in linea con quello che è il racconto di questa serie, le due puntate che hanno come protagoniste anche le navi di Moby e Tirrenia raccontano, dal punto di vista dei viaggiatori, l' evoluzione del costume e del nostro Paese attraverso i traghetti, a partire dai primi viaggi negli anni Sessanta, con le auto che si spostavano all' interno dei parcheggi grazie a microbinari e poi venivano bloccate dai marittimi per evitare ogni possibile movimento anche in condizioni di mare agitato, alle interviste color seppia e con le prime immagini a colori che documentano i viaggi dell' Italia del boom quando i traghetti dischiusero le porte del paradiso terrestre chiamato Costa Smeralda. In una parola, Tirrenia è da sempre sinonimo di navigare in Italia e Moby lo è diventato rivoluzionando negli ultimi decenni il concetto stesso di cabotaggio. Per arrivare agli ultimissimi traghetti di Moby e Tirrenia, studiati appositamente per le esigenze delle famiglie, con un livello di comfort e servizi di bordo di assoluta eccellenza, che sono la filosofia delle due Compagnie di Navigazione: "La vacanza inizia già dal viaggio". In questo quadro, "L' Italia delle navi" racconterà anche l' evoluzione continua e la crescita esponenziale di quella che oggi è la maggior compagnia al mondo per numero di posti letto a bordo: 47 navi, 33 porti serviti, più di 40mila partenze all' anno. Ma, ovviamente, in questo viaggio nel "L' Italia delle navi" non mancherà nemmeno l' importanza della marineria italiana nel settore del trasporto merci e, anche in questo caso, Onorato Armatori sarà al centro del racconto. Nella puntata dedicata alle Autostrade del Mare, infatti, sarà protagonista la regina delle navi adibite al trasporto di semirimorchi, la Maria Grazia Onorato, la nave che insieme alla gemella Alf Pollak detiene il record di ro-ro più grande e più verde del Mediterraneo, con la possibilità di imbarcare fino a 283 mezzi pari a oltre 4000 metri lineari tolti dalle strade ogni viaggio. La puntata mostra anche la sala macchine, gli scrubber che ripuliscono i fumi e tutte le particolarità tecniche che fanno di questa nave la più all'avanguardia di tutto il mar Mediterraneo nel suo comparto. Un grande affresco che racconta, con parole semplici e comprensibili a tutti, la complessità di un gigante dei mari che ha rivoluzionato il concetto stesso di ro-ro in Italia e si sta imponendo sempre più con le due gemelle Maria Grazia Onorato ed Alf Pollak sulla rotta Genova-Livorno-Catania-Malta e viceversa. "Siamo orgogliosi di essere stati scelti come protagonisti di alcuni dei racconti di questa nuova serie di History - spiega Alessandro Onorato, vicepresidente dell' omonimo Gruppo e responsabile commerciale di Moby e Tirrenia - perché fotografa alla perfezione la centralità delle nostre compagnie sia per il trasporto dei passeggeri, che per quello delle merci, riuscendo a declinare insieme l' eccellenza che abbiamo raggiunto in entrambi i settori. Ma, soprattutto, la presenza di Moby e Tirrenia ne "L' Italia



delle navi" racconta come le nostre Compagnie siano ormai in modo inscindibile parte della storia recente d' Italia e dell' evoluzione del costume del nostro Paese. La cultura del viaggio è la nostra cultura". E così "L' Italia delle Navi" finisce per racchiudere anche la storia della famiglia Onorato, cinque generazioni di armatori, che



Affari Italiani

Livorno

iniziarono a viaggiare da Cagliari e da Terranova Pausania, l' antico nome di Olbia, verso il continente, portando i prodotti più pregiati dalla Sardegna alle coste italiane e viceversa e contribuendo allo sviluppo di entrambi i territori. "Da allora - continua Alessandro Onorato - la mia famiglia ha continuato l' espansione in naviglio e rotte servite; nel 1959 è stata fondata Navarma, nel 1982 nasce Moby, e da lì è iniziato un grande processo di espansione del Gruppo culminato nel 2012 con l' acquisizione di Toremar, la prima compagnia regionale della flotta ex pubblica a essere privatizzata, e nel 2015 di Tirrenia, con il nostro Gruppo che ha scelto di portare avanti questo glorioso marchio che dal 1936 significa mare e navigazione in Italia e ha accompagnato la crescita del nostro Paese. Ecco, penso che "L' Italia delle navi" sia il perfetto racconto non solo, ma anche, della nostra storia. E sono orgoglioso che Moby e Tirrenia contribuiscano a questo progetto". Moby, Tirrenia-CIN e Toremar sono Compagnie del gruppo Onorato Armatori, da cinque generazioni sul mare e leader del trasporto marittimo passeggeri e merci. Primo al mondo per numero di letti e primo in Europa per capacità passeggeri, il gruppo occupa oltre 5.800 addetti. Con le tre compagnie, il gruppo Onorato collega Sardegna, Sicilia, Corsica, Malta, Arcipelago Toscano e le isole Tremiti con 48 navi, con circa 41.000 partenze per 33 porti nel 2018. Attraverso Moby Spl, il Gruppo opera nel Mar Baltico offrendo un servizio di crociere tra i porti di San Pietroburgo Helsinki, Stoccolma e Tallinn. I Fast Cruise Ferries del gruppo sono tra i primi al mondo per qualità: Moby è stata insignita per il quarto anno consecutivo del Sigillo di Qualità "Nr.1 oro" 2018/2019 dell' Istituto tedesco Qualità e Finanza per la qualità del servizio offerto, della prestigiosa Green Star sulle due navi ammiraglie ed è stata eletta dai passeggeri migliore compagnia di traghetti all' Italia Travel Awards 2017. Al Gruppo Onorato fa capo anche una flotta di 17 rimorchiatori di ultima generazione che forniscono in nove porti italiani servizi quali assistenza alle manovre delle navi in **porto** e attività di salvataggio. Attraverso la controllata CPS srl, Tirrenia-CIN opera nel **porto** di Catania come impresa di imbarco e sbarco rotabili. Nel **Porto** di **Livorno**, inoltre, Moby controlla l' Agenzia Marittima Renzo Conti Srl e il Terminal ro/ro LTM autostrade del Mare Srl. Per informazioni alla stampa: Star comunicazione in movimento Barbara Gazzale +39-3484144780.

Il Nautilus

Livorno

"The Livorno Cold Chain" - Berlino, 6 febbraio 2020

In occasione della fiera FRUIT LOGISTICA, che avrà luogo dal 5 al 7 febbraio prossimo, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in collaborazione con il Terminal "Darsena Toscana-GIP Group", l' Interporto "A. Vespucci" ed il "Livorno Reefer Terminal" del gruppo "CPL", organizza giovedì 6 febbraio, alle ore 11.00, presso il proprio stand (Hall 25-Stand A-01) la presentazione della "Livorno Cold Chain", la filiera logistica legata alle attività di trasporto, movimentazione e distribuzione dei prodotti agroalimentari refrigerati che transitano dal porto di Livorno.



Uniport Livorno: una realtà di lunga tradizione

Redazione

LIVORNO Uniport Livorno, che vanta una lunga tradizione di servizi nel porto di Livorno, si appresta a vivere il nuovo anno con nuove prospettive e vecchie conferme. Il presidente Yari De Filicaia, spiega come si punti a consolidare il lavoro fatto in questi anni, Cosa mai semplice dice, e ci si prepari a giocare il proprio ruolo nel futuro sviluppo dello scalo labronico. 170 lavoratori tra soci e dipendenti, sono riusciti nel tempo -prosegue De Filicaia- a rilanciare Uniport Livorno mettendosi al servizio delle attività portuali in modo virtuoso. L'intervista completa questa sera su Granducato Tv, alle 19.55 all'interno della trasmissione Porto all'orizzonte condotta da Silvia Meccheri sul canale 14 del digitale terrestre e in diretta sul sito, cliccando su Live Tv.



DA BPER BANCA 65 MLN ALLO SHIPPING ITALIANO

Bper Banca prosegue l'impegno nel settore navale in Italia completando in poco tempo cinque operazioni di finanziamento per un totale di 65 milioni di euro erogati. A inizio 2019 è intervenuta in favore di Rimorchiatori Laziali per l'acquisto del rimorchiatore Sansone, impiegato nel servizio in concessione al gruppo presso il porto di Civitavecchia. Al gruppo Marnavi ha finanziato l'acquisto e l'installazione di una nuova gru e di altri impianti a bordo di un Offshore Support Vessel (già finanziato a suo tempo da Bper) e ha definito il rifinanziamento di un'altra unità simile. Bper Banca ha recentemente supportato anche Rimorchiatori Riuniti Panfido per la costruzione di un'unità specializzata nel trasporto e nella distribuzione di Gnl. Un'ulteriore linea di credito è stata destinata al gruppo Amoretti di Parma per l'acquisizione di un'unità per il trasporto di prodotti petroliferi. Ha poi partecipato a un finanziamento in pool con capofila Mps Capital Services in favore del Cantiere Navale Vittoria per la costruzione di tre pattugliatori ordinati dal governo greco. Bper Banca intende allargarsi anche a infrastrutture e impianti di logistica portuale.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ortofrutta, Tidei (IV): "Bene la sentenza del Tar"

L' Authority porti avanti il rilancio del porto Pubblicato il 23 Gennaio 2020
 CIVITAVECCHIA - "Ho accolto con grande soddisfazione la sentenza del Tar, che di fatto consente lo svolgimento dei traffici dell' ortofrutta sulle banchine pubbliche del porto di Civitavecchia". Lo dichiara la consigliera regionale di Italia Viva Marietta, che considera il pronunciamento del Tribunale Regionale del Lazio un punto fermo rispetto ai contenziosi, incertezze e tensioni che negli ultimi tempi avevano creato tensioni sui traffici e nel mondo occupazione dell' indotto **portuale** già in difficoltà. Tidei auspica che l' **Autorità Portuale** porti avanti con maggior decisione il rilancio del porto, avendo come obiettivo centrale ed urgente il suo sviluppo economico. Condividi.



Gli effetti (potenzialmente dirompenti) della sentenza di Civitavecchia sugli altri porti italiani

La sentenza del Tar del Lazio che ha bocciato il ricorso di Roma Terminal Container contro Civitavecchia Fruit Forest Terminal per l'imbarco e sbarco presso la banchina pubblica del porto di container reefer carichi di ortofrutta, secondo alcuni esponenti del mondo legale potrebbe avere ripercussioni particolarmente impattanti sul futuro degli scali marittimi. In primis viene

La sentenza del Tar del Lazio che ha bocciato il ricorso di Roma Terminal Container contro Civitavecchia Fruit Forest Terminal per l'imbarco e sbarco presso la banchina pubblica del porto di container reefer carichi di ortofrutta, secondo alcuni esponenti del mondo legale potrebbe avere ripercussioni particolarmente impattanti sul futuro degli scali marittimi. In primis viene fatto notare a SHIPPING ITALY che una sentenza (la n.734) del Tar di Reggio Calabria del 2018, a proposito di un caso molto simile, aveva affermato: Non dimostra di possedere, da un punto di vista strutturale, i requisiti di capacità tecnico-operativa richiesti per svolgere le attività di operazioni portuali l'impresa che si rivolge sistematicamente ad altro operatore economico, con contratto non riconducibile (o riducibile) al nolo a caldo o ad altra forma di locazione, pure ammessi dallo specifica normativa portuale, ma a subappalto dell'intero ciclo delle operazioni portuali di carico e scarico (c.d. ciclo nave). Il tribunale amministrativo laziale ha invece sentenziato il contrario. La stessa fonte legale fa notare poi che, a proposito della sentenza appena pronunciata dal Tar Lazio sul caso Rtc Cfft, secondo quanto deciso dai giudici parrebbe

che per svolgere attività terminalistica in Italia non occorra dotarsi di una concessione ex art. 18 L. 84/94, risultando sufficiente disporre di un'autorizzazione ex art. 16 della medesima legge. E' possibile fare i terminalisti pur senza possedere gru di banchina, che potrebbero essere di volta in volta, quando necessario, noleggiate a caldo da un'impresa ex art. 16 L. 84/94. Ma ancora: Posto che i container rappresenterebbero semplicemente una modalità operativa per la movimentazione della merce, in porto si potrebbero movimentare ovunque container a prescindere dalle specifiche previsioni del Piano Regolatore Portuale. Sulla base di questi presupposti, è del tutto evidente innanzitutto che nessuna impresa avrebbe più interesse a ottenere e/o mantenere una concessione ex art. 18 L. 84/94. Se fosse effettivamente confermata questa lettura dei fatti e della sentenza, un terminalista ex art.18 potrebbe in effetti riconsiderare il pagamento di un canone concessorio, l'acquisto e il mantenimento di beni e di personale, gli obblighi di manutenzione ordinaria e straordinaria del sedime e il rispetto degli impegni assunti in termini di volumi di traffico e investimenti. Il quesito di fondo dunque sarebbe: perché un'azienda dovrebbe impegnarsi come terminalista art.18 se si può svolgere la stessa identica attività molto più semplicemente ed economicamente con un'autorizzazione ex art. 16 L. 84/94? Rispetto a un concessionario ex art. 18 L. 84/94, un'impresa autorizzata ex art. 16 della medesima legge deve pagare soltanto un canone autorizzativo (molto più basso di un canone concessorio), non deve effettuare gli investimenti in termini di mezzi e personale che competono ad un terminalista, non è soggetta ad alcun obbligo di manutenzione ordinaria e straordinaria del sedime, non è soggetta a prescrizioni e responsabilità in materia di safety e security posto che opera sulla banchina pubblica e non è tenuta a rispettare particolari impegni in termini di volumi di traffico ed investimenti. È ovvio che, alla luce di quanto precede, l'impresa concessionaria ex art. 18 L. 84/94 si trovi a sopportare un carico di costi e responsabilità incomparabile rispetto a quello di un'impresa portuale autorizzata ex art. 16 L. 84/94. Eppure, secondo la tesi del TAR Lazio, le due imprese in questione

The screenshot shows the homepage of SHIPPING ITALY, an online daily for maritime transport. The main headline reads: "Gli effetti (potenzialmente dirompenti) della sentenza di Civitavecchia sugli altri porti italiani". Below the headline is a photograph of a large industrial facility, likely a port terminal, at night with lights on. The website header includes the logo "SHIPPING ITALY.IT" and "AL-FERRARI INTERNATIONAL PORTS". Navigation tabs include "NAVI", "PORTI", "SPEDIZIONI", "CAMBIO", "INTERVISTE", "POLITICA/ASSOCIAZIONI", and "PIRE". A search bar is visible in the top right corner.

La sentenza del Tar del Lazio che ha bocciato il ricorso di Roma Terminal Container contro Civitavecchia Fruit Forest Terminal per l'imbarco e sbarco presso la banchina pubblica del porto di container reefer carichi di ortofrutta, secondo alcuni esponenti del mondo legale potrebbe avere ripercussioni particolarmente impattanti sul futuro degli scali marittimi.

potrebbero svolgere la stessa identica attività ed essere quindi tra loro concorrenti sottolinea ancora la stessa fonte legale a SHIPPING ITALY. Non è neppure il caso di precisare che l'impresa autorizzata ex art. 16 L. 84/94 per le ragioni appena esposte sarà chiaramente in grado di offrire



i propri servizi ad un prezzo molto più basso dell'impresa terminalistica. Secondo quanto deciso dal Ter Lazio, infatti, sembra essere possibile, per esempio, lavorare noleggiando a caldo le gru di banchina solo quando effettivamente servono (quindi soltanto quando si ha la nave accostata in banchina). Perché, allora, investire in costosissime gru se è possibile noleggiarle a piacimento solo quando serve? È chiaro che nessun terminalista avrà più interesse ad acquistare gru di banchina. E questo è solo un banale esempio di come la pronuncia del Tar potrà andare ad incidere sull'assetto della nostra industry viene evidenziato. La sentenza del Tar Lazio, poi, sempre secondo la medesima fonte abbatterebbe con un sol colpo anche tutto ciò che hanno rappresentato fino ad oggi i piani i regolatori portuali (Prp). Eravamo abituati a pensare (come la giurisprudenza ci aveva insegnato) che i PRP avessero lo scopo di definire regole, criteri e modalità di utilizzazione delle aree portuali. Ebbene, nel caso di specie il Tar Lazio ha dato un'interpretazione talmente 'elastica' del Prp tale da poter legittimamente sostenerne all'esito di tale interpretazione l'assoluta inutilità. Secondo il tribunale amministrativo regionale, infatti, sarebbe possibile gestire un traffico di contenitori in un'area destinata alle merci convenzionali, per di più in un caso in cui il PRP prevede una differente area destinata specificamente ed esclusivamente alla movimentazione dei contenitori. Sulla base di questi termini, pare legittimo ritenere invero superate tutte le limitazioni previste da qualsiasi Prp, con buona pace delle imprese che sulla base di tali Prp hanno elaborato i propri piani di impresa ed effettuato ingenti investimenti per le proprie attività viene ancora rilevato.

Cronache Della Campania

Napoli

Codice rosso per smog in Campania. Borrelli: 'L' emergenza smog è cronica. Occorrono soluzioni efficaci e non palliativi'

Il territorio nazionale vive una continua e costante emergenza smog. Nel primo mese del 2020 ci sono state già 18 sforamenti dei livelli di PM10 in 5 città: Frosinone, Milano, Padova, Torino e Treviso. I dati descritti da 'Mal' aria', il report annuale di Lega Ambiente sull' inquinamento in città, non sono confortanti neanche per altre città, tra cui Napoli, dove gli sforamenti della concentrazione delle polveri sottili sono avvenuti ben 17 volte. Per Lega Ambiente è scattato il codice rosso per l' anno appena cominciato, l' aria diviene sempre più irrespirabile a causa a causa delle elevate concentrazioni delle polveri sottili, dell' ozono e del biossido di azoto che causano. 'L' emergenza smog in Campania è oramai cronica, a Napoli spetta il record negativo per quanto riguarda gli sforamenti delle concentrazioni di PM10. Come dice il presidente nazionale di Lega Ambiente Stefano Ciafani, le misure anti-smog adottate dalle amministrazioni cittadine, come il blocco della circolazione dei veicoli, sono quasi del tutto inefficaci, sono soluzioni anacronistiche che danno pochi benefici ma molti disagi. Bisogna adottare soluzioni efficaci. Noi abbiamo proposto da tempo l' elettrificazione delle banchine del Porto di Napoli, che ad oggi sono una delle maggiori fonti inquinamento in città. Chiediamo che l' **autorità portuale** risponda all' appello, finora è stata assente.' - è stato il commento del Consigliere Regionale dei Verdi Francesco Emilio Borrelli.



Otto Pagine

Napoli

Codice rosso per smog in Campania

Borrelli: "Occorrono soluzioni efficaci e non palliativi" Il territorio nazionale vive una continua e costante emergenza smog. Nel primo mese del 2020 ci sono state già 18 sforamenti dei livelli di PM10 in 5 città: Frosinone, Milano, Padova, Torino e Treviso. I dati descritti da "Mal' aria", il report annuale di Lega Ambiente sull' inquinamento in città, non sono confortanti neanche per altre città, tra cui Napoli, dove gli sforamenti della concentrazione delle polveri sottili sono avvenuti ben 17 volte. Per Lega Ambiente è scattato il codice rosso per l' anno appena cominciato, l' aria diviene sempre più irrespirabile a causa delle elevate concentrazioni delle polveri sottili, dell' ozono e del biossido di azoto che causano. "L' emergenza smog in Campania è oramai cronica, a Napoli spetta il record negativo per quanto riguarda gli sforamenti delle concentrazioni di PM10. Come dice il presidente nazionale di Lega Ambiente Stefano Ciafani, le misure anti-smog adottate dalle amministrazioni cittadine, come il blocco della circolazione dei veicoli, sono quasi del tutto inefficaci, sono soluzioni anacronistiche che danno pochi benefici ma molti disagi. Bisogna adottare soluzioni efficaci. Noi abbiamo proposto da tempo l' elettrificazione delle banchine del Porto di Napoli, che ad oggi sono una delle maggiori fonti inquinamento in città. Chiediamo che l' **autorità portuale** risponda all' appello, finora è stata assente." - è stato il commento del Consigliere Regionale dei Verdi Francesco Emilio Borrelli.



Il decreto

Sul Cantiere Taranto il governo ora accelera

Cesare Bechis

Per l'annunciato Cantiere Taranto, il pacchetto di misure per la riconversione e il rilancio della città capoluogo dell'acciaio i tempi si fanno stringenti. «Accelerare il più possibile», ha detto il ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano, al termine della riunione convocata ieri alle 18 dal premier Giuseppe Conte. Vi hanno partecipato anche il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli e l'amministratore delegato di Invitalia Domenico Arcuri. Il vertice era propedeutico all'approvazione del decreto contenente i diversi provvedimenti preparati dai ministeri che, però, non sembra sia stato portato ieri sera stessa in Consiglio dei ministri, che s'è riunito poco dopo le 21. Il Cantiere Taranto raccoglie una serie di proposte scaturite dalla richiesta fatta ai vari ministri dal presidente del Consiglio dopo le sue visite nella fabbrica ex Ilva. I progetti arrivati sul suo tavolo riguardano l'Università e il Tecnopolo, l'Arsenale militare anche come attrazione turistico-culturale e la riqualificazione delle aree dismesse, il porto e l'aeroporto destinando l'Ar lotta di Grottaglie non solo ai cargo e all'aerospazio, la digitalizzazione, il sostegno alla formazione e agli ammortizzatori sociali, la sanità pubblica che ha bisogno di essere rinforzata con i presidi nel campo dell'oncologia e del personale sanitario.



Cantiere Taranto, si accelera «Tempi brevi per il decreto»

Vertice sulle misure per la città jonica dall' Università alla zona franca doganale C' è anche l' intenzione di promuovere un intervento per il rilancio dell' Arsenal

In attesa che il governo e ArcelorMittal trovino un accordo sulla gestione dell' acciaieria più grande d' Europa, il premier Giuseppe Conte sta lavorando con i ministri a un «cantiere Taranto». L' obiettivo è risollevare un' area che deve trovare un' identità non più Ilva-centrica e, prima di tutto, che deve fare i conti con i postumi della crisi dello stabilimento e con le emergenze ambientale, sanitaria e del lavoro. Gli strumenti allo studio dell' esecutivo confluiranno in un decreto, ormai in fase avanzata, che potrebbe arrivare la prossima settimana. Sul tavolo ci sono anche la creazione di un polo universitario, una zona franca doganale e un progetto sull' Arsenal. Il punto è stato fatto in una riunione a Palazzo Chigi presieduta da Conte, con i ministri per lo Sviluppo economico Stefano Patuanelli (M5s), per il Sud Giuseppe Provenzano (Pd), il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Mario Turco e l' amministratore delegato di Invitalia Domenico Arcuri. L' obiettivo è «accelerare il più possibile», ha spiegato Provenzano al termine dell' incontro. Si è trattato di una riunione tecnica, all' indomani dell' incontro che, su input di Conte, il sottosegretario Turco ha avuto con i parlamentari tarantini sul cantiere Taranto. Il «cantiere Taranto» incrocia quello dell' Ex Ilva. I progetti per il rilancio della città hanno bisogno di soldi e di soggetti che dirigano i lavori. Nulla è già stato messo nero su bianco, ma ad affiancare il governo potrebbero arrivare le partecipate, come Fincantieri e Leonardo. Il primo tema da affrontare è quello degli esuberi. Fra le misure studiate in queste settimane c' è un fondo da 50 milioni per i lavoratori ex Ilva in amministrazione straordinaria, oltre a sgravi che arriverebbero al 100% per tre anni per chi assume gli ex lavoratori del polo siderurgico. C' è poi il progetto di un Polo universitario di Taranto per la sostenibilità ambientale e per la prevenzione delle malattie sul lavoro, con un finanziamento di 9 milioni l' anno per tre anni, e la previsione di una laurea magistrale in medicina e chirurgia. Si valuta anche l' istituzione di una Zona franca doganale, per incentivare il recupero delle potenzialità del porto di Taranto. Nei giorni scorsi, il premier Conte ha fatto poi sapere che il ministro della Difesa Lorenzo Guerini «ha comunicato l' intenzione di promuovere un intervento organico per il rilancio dell' Arsenal». Così il sottosegretario Turco al termine della riunione: «Obiettivo del decreto Cantiere Taranto, di prossima approvazione, è introdurre misure concrete ad alto moltiplicatore economico in grado di facilitare il benessere diffuso. Stiamo mettendo a sistema una serie di iniziative che sosterranno la riconversione economica, sociale e culturale di Taranto. Agevolazioni alle imprese, università, sanità, ambiente, turismo, infrastrutture e agricoltura i settori di intervento previsti. Importante sarà anche il supporto d' investimento delle imprese a partecipazione pubblica». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sostenibilità ambientale, l' obiettivo di Taranto è anche quello europeo

PAOLA CASELLA

Paola CASELLA Per Taranto, per uno sviluppo sostenibile: questo il tema dell' incontro che si è svolto ieri pomeriggio nella sede del Partito democratico di via Principe Amedeo, a Taranto. Vi hanno preso parte il consigliere comunale e segretario cittadino del Pd Vincenzo Di Gregorio, il segretario provinciale Giampiero Mancarelli ed il vicepresidente del gruppo Pd al Senato Dario Stefàno. Il senatore ha evidenziato subito l' importanza della questione, soprattutto per il capoluogo jonico: «Occorre proseguire la strada intrapresa. La strada della riambientalizzazione dei processi produttivi a Taranto abbiamo iniziato a percorrerla da tempo, con tutte le difficoltà che ha prodotto anche il cambio di governance. Parlarne significa che vogliamo riaffermare il nostro obiettivo che è quello di rendere i processi produttivi più compatibili con una ecosostenibilità ambientale, in un quadro che anche l' Europa apre adesso ad uno scenario diverso». «È necessario» ha affermato poi Di Gregorio «puntare sempre più l' attenzione sul tema dello sviluppo sostenibile della città. L' Amministrazione comunale sta lavorando alacremente in questa direzione. Basti pensare ai progetti, prossimi a partire, che ridisegneranno il volto della città vecchia, tra cui quello che interesserà le mura aragonesi e quello che riguarderà l' affaccio a mare di via Garibaldi. A ciò si deve aggiungere l' impegno per il settore delle crociere, perché se si vuol parlare di uno sviluppo alternativo e sostenibile bisogna parlare anche di turismo e di cultura. Importanti pure gli investimenti sulla biblioteca, su Masseria Solito, dove sorgerà il Mudit, il Museo degli illustri tarantini, e l' assegnazione dei Giochi del Mediterraneo. Insomma, è in cantiere una serie di iniziative che speriamo si possano affiancare alla grande industria sulla base di un ragionamento che non può che partire dalla salute». Mancarelli ha successivamente focalizzato l' attenzione su altre questioni di carattere strategico: «Ci deve essere la consapevolezza che Taranto è adesso la più grande stazione appaltante del Mezzogiorno. Al netto della vicenda Ilva, sono in gioco svariati milioni di euro che riguardano, come appena detto, la riqualificazione e la rigenerazione urbana. Un' altra opportunità straordinaria, quella dello sviluppo sostenibile, ci viene dalle decisioni della Commissione europea che con il Green New Deal ha messo in campo la possibilità di progetti che abbiano come punto focale l' innovazione tecnologica e la sostenibilità ambientale; adesso dovranno essere declinati. Da questo punto di vista è già in movimento il Comune di Taranto, ma anche altri attori dovranno farlo, per garantire che i soldi messi a disposizione possano essere spesi realmente». Il segretario provinciale del Partito democratico ha poi illustrato la finalità dell' incontro di ieri: «Questa iniziativa ha la funzione preparatoria di affinare tutte le misure in campo, a cominciare dalla proroga dell' Agenzia del **Porto**, essendoci la garanzia da parte del governo, grazie all' ordine del giorno del gruppo Pd del Senato, della sua prosecuzione, affinché tutti i lavoratori possano ottenere le indennità dovute prima che Ylport, il nuovo vettore, possa acquisirli tutti. Si sta lavorando, inoltre, per la garanzia di una spedita azione sul fronte delle bonifiche per le quali abbiamo già aperto un canale di dialogo con il sottosegretario Roberto Morassut che ha appena ricevuto le deleghe (bonifiche e sicurezza nucleare ndc)». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



IN COMUNE APPUNTAMENTO ALLE 16

Strategia di sviluppo convegno Uil

"Una nuova strategia per lo sviluppo". È il tema del secondo incontro del percorso d'informazione ideato dalla Uil di Taranto in programma per oggi alle ore 16 al Salone degli Specchi di Palazzo di Città. Obiettivo, fare chiarezza e dare certezze alla popolazione, alla quale è rivolta l'iniziativa, ma anche proporre la possibile connessione tra le azioni svolte con quelle d'attuale realtà. Si discuterà dunque di "Governance territoriale, di un modello di sviluppo "condiviso", del ruolo del "pubblico" nell'economia, di strumenti" insieme a Mario Turco, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri; Claudio De Vincenti, professore ordinario di Economia Politica all'Università di Roma "La Sapienza"; Rinaldo Melucci, sindaco di Taranto; e Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio. L'incontro sarà introdotto e presentato da Giancarlo Turi, segretario generale della Uil di Taranto. Interverranno, tra gli altri, Domenico Maria Amalfitano, presidente del "Centro di Cultura per lo Sviluppo"; Pietro Pallini, sindacalista Uilm; e Carmelo Sasso, sindacalista UilTrasporti. Modererà Walter Baldaconi, direttore responsabile di Studio 100 Tv.



Al Taranto Container Terminal 1,5 mln di teu

Secondo i programmi annunciati dal presidente di Yilport

Massimo Belli

DILOVASI Yilport intende portare il Taranto Container Terminal a movimentare fino a 1,5 milioni di teu all'anno. Robert Yuksele Yildirim (nella foto), fondatore e presidente di Yilport Holding, ha assunto la guida dell'azienda come Ceo, dopo che Christian Blauert si è dimesso lo scorso mese di Dicembre e nella nuova veste di presidente esecutivo e Ceo, ha annunciato i programmi a breve e medio termine della società. Abbiamo rivisto la nostra strategia di crescita e il piano aziendale quinquennale per il periodo 2020-2025, in linea con il nostro obiettivo di posizionarci tra i primi 10 operatori internazionali di terminal container entro il 2025, ha dichiarato Robert Yildirim. Nel 2020 Yilport si concentrerà sulla sua crescita. Dando priorità all'aumento dell'efficienza nei 22 terminal che controlla in dieci Paesi. Per questo intende puntare sull'aumento del numero di contenitori movimentati e di ampliare alcuni terminal per incrementare la loro capacità. Il 2020 sarà l'anno dell'espansione e della modernizzazione di Yilport. Poniamo l'accento su progetti a valore aggiunto e attrezzature all'avanguardia; in questo modo aumenteremo la produttività attraverso l'eccellenza, ha detto Robert Yildirim. Il presidente ha poi annunciato che al momento Yilport Holding è impegnata nelle fasi finali per avviare le operazioni in due terminal container nel 2020: Taranto Container Terminal e Gulfport Terminal nel Mississippi, Usa. Abbiamo in programma di rinnovare il Taranto Container Terminal e portare la capacità annuale fino a 1,5 milioni di teu. Mentre a Gulfport, ci siamo impegnati a raggiungere una produzione annua di 600.000 teu in due anni con investimenti immediati, dopo che avremo rilevato il terminal nella seconda metà del 2020.



In campo il gotha della portualità Il ministro sceglierà a febbraio

Tra i candidati anche manager ed ex della società Contship Si allunga ancora la lista e la decisione non sembra facile

Alfonso Nasoreggio calabria Nei giorni scorsi la ministra alle Infrastrutture e a i Trasporti, Paola De Micheli ha annunciato che a febbraio finalmente l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro avrà un presidente. Sarà l' ultimo ente d' Italia a voltare pagina e ad allinearsi alla nuova normativa. Stringono i tempi e trapelato sempre più nomi che sono in lizza per la presidenza dell' ente. Accanto all' attuale commissario Andrea Agostinelli che ha traghettato lo scalo verso quella che può essere definita la svolta epocale: ovvero il cambio di consegne tra Contship e Msc nella gestione delle banchine dello scalo, spuntano anche altri nomi: Gualtiero Tarantino, imprenditore nel settore della logistica e che da anni è molto attivo in Confindustria Reggio Calabria; poi ci sarebbe (se non è una omonimia) Domenico Bagalà, uno degli ultimi amministratori delegati di Mct, prima del divorzio degli anni scorsi. Gioiese, ha guidato la società nel momento del crollo delle movimentazioni nel terminal. Non sarebbe l' unico del gruppo Contship perché anche Alessandro Becce è stato un manager del colosso di movimentazione container. Altro nome di peso sarebbe quello del segretario dell' **Autorità Portuale** di La Spezia e anche l' ex presidente del porto di Augusta Alberto Cozzo. Avrebbe depositato il suo curriculum nei termini previsti dal bando del dicastero delle Infrastrutture che scadeva anche Andrea Appetecchia che è uno dei massimi esperti italiani di portualità. Già detto delle candidature di Francesco Russo (vice presidente della Regione), Giovanni Chilà (ex conoscenza dell' Authority gioiese e adesso ad Ancona), Filippo Nogarini (ex sindaco di Livorno), Giuseppe Soriero (già sottosegretario). Tra i concorrenti alla carica di presidente c' è anche Manlio Guadagnolo, Loris Trevisan, Ivan Speranza e Domenico Latella, Michelangelo Russo, Luigi Romano, Antonio Bufalano e Domenico Latella. Il passaggio preliminare con la Regione è basilare prima di avere il quadro definitivo della situazione così come successo per Mario Paolo Mega all' **Autorità** dello Stretto che sta già governando da alcuni mesi nonostante è stato presentato il ricorso dalla Regione Calabria alla Corte Costituzionale per far dichiarare illegittima la norma approvata dal governo Lega-Movimento 5Stelle che ha a sua volta modificato la legge "Delrio". A proposito: l' udienza davanti ai giudici della Corte Costituzionale era fissata per il prossimo 28 gennaio ma consultando il ruolo contenente le cause che verranno trattate, questa non risulta. Rixi (Lega): enormipotenzialità «Lo scalo di Gioia Tauro ha potenzialità enormi. Nel 2019, con la Lega al governo, ha iniziato una fase di rilancio con un aumento dei traffici dell' 8,4% e la ricollocazione di 371 lavoratori dopo la vertenza dell' acquisizione della società Mct da parte di Msc. Purtroppo, è evidente che negli ultimi sei mesi con il Pd alla guida del Mit tutto si è bloccato e l' applicazione della tassa di ancoraggio rischia di penalizzare fortemente uno scalo, che ha come vocazione naturale quella di transhipment». Lo ha detto il deputato della Lega Edoardo Rixi, ex viceministro, ieri in visita al porto di Gioia. «La Lega - ha annunciato lo stesso Rixi - presenterà un emendamento al Mille proroghe per la riduzione o esenzione del pagamento della tassa su container movimentati».



Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Una serie di punti dei quali tener conto per la città

Le priorità del sindaco

Lettera aperta di Stasi ai quattro candidati a governatore

IL SINDACO di Corigliano Rossano Flavio Stasi in una lettera aperta richiama l'attenzione e l'impegno sia dei quattro candidati governatore che dei candidati consiglieri, nelle elezioni regionali di domenica 26 gennaio. Acqua, affidare i fondi dell' in gegnerizzazione delle reti ai Comuni. Aumentarne la quota. Ingresso di Corigliano-Rossano nell' Aic. Rifiuti, rivisitazione, di concerto con i comuni, della legge di riordino. Realizzazione di impianti pubblici dimensionati ai nuovi ambiti. Sostenere i costi per i Comuni, quindi per i cittadini, oggi insostenibili. Trasporti, continuare ad investire sulla rete ferroviaria ionica, aumentare le linee veloci sullo ionio per il resto d' Italia. Investire sul porto di Corigliano-Rossano, di concerto con l' **Autorità Portuale**, come terminal turistico e hub dell' agricoltura. Attivare la circolare veloce CoriglianoRossano, in attesa delle nuove gare, anticipando una parte di chilometri previsti nel nuovo piano del trasporto pubblico locale. Sanità, Anno, mese, giorno ed ora dell' inizio dei lavori (fina Il sindaco Flavio Stasi li) per la realizzazione dell' Ospe dale della Sibaritide. Enel, aprire un tavolo con MISE per il rilancio sostenibile del sito anche con investimenti pubblici. Fusione, In tutta Italia le regioni finanziano le fusioni. Dal 2020 accadrà anche in Calabria? Sono, queste in sintesi, le sei principali questioni aperte e priorità cittadine e territoriali sulle quali il numero uno dell' esecutivo cittadino della terza Città della Calabria punta l' in dice. Stasi parte dall' acqua: Milioni di euro per il miglioramen to delle reti stanno facendo ping-pong da anni tra uffici ed enti regionali, senza finire sulle comunità. Noi sindaci lottiamo sistematicamente con l' esigenza di modernizzare impianti e reti che diventano sempre più fatiscenti. Migliorare la rete significa dare un servizio efficiente e diminuire drasticamente le spese, avvicinandosi a modelli virtuosi e sostenibili. La prossima giunta regionale è disposta ad incrementare quelle cifre? Ma soprattutto è disposta ad interrompere questo inutile pingpong dando direttamente ai comuni la possibilità di progettare e di spendere quelle somme? Solo per Corigliano-Rossano arrivano a 7 milioni di euro. Secondo priorità per il Primo Cittadino sono i rifiuti: La legge di riordino deve essere rivista, costruendo degli ambiti realmente ottimali, dal punto di vista tecnico ed amministrativo, e bisogna dare ai comuni gli strumenti per poter amministrare solidalmente il proprio ciclo, finanziando impianti pubblici dimensionati all' ambito di riferimento. La terza priorità punta sulle infrastrutture e trasporti: L' assessore Musmanno ha avviato due importanti progetti: la elettrificazione della linea ferroviaria ionica ed il nuovo piano del trasporto pubblico locale. Per Stasi di concerto col Governo, bisogna continuare su queste due tracce. Bisogna investire sul Porto di Corigliano-Rossano: noi stiamo insistendo sulla banchina crocieristica e sul miglioramento delle condizioni della nostra marineria. Sul TPL la città necessita di collegamenti interni. Quarta priorità: Sanità. Ospedale della Sibaritide: quando? Ora non c' è più nulla che impedisca l' inizio dei lavori, serve la volontà politica, serve una data. Quinta priorità centrale Enel. La Regione Calabria non può far finta che il sito di Sant' Irene non esista. Oggi è oggetto di concorsi di idee, di proposte tampone e di speculazioni elettorali. Quello che manca sono gli investimenti. Se non arrivano investimenti privati, chi se non la regione - di concerto col Comune e col MISE deve aprire



Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

un tavolo con Enel al quale discutere di un progetto di rilancio sostenibile dell' area, mettendoci degli investimenti propri? Sesta priorità: la Fusione.

Milleproroghe: Lega, 'emendamento per potenziare porto Gioia Tauro'

Roma, 24 gen. (Adnkronos) - "Lo scalo di Gioia Tauro ha potenzialità enormi. Nel 2019, con la Lega al governo, ha iniziato una fase di rilancio con un aumento dei traffici dell' 8,4% e la ricollocazione di 371 lavoratori dopo la difficile vertenza dell' acquisizione della società Mct da parte di Msc". Lo dichiara il deputato della Lega Edoardo Rixi, ex viceministro alle Infrastrutture con delega ai Porti, oggi in visita al porto di Gioia Tauro. "Purtroppo, è evidente che negli ultimi sei mesi con il Pd alla guida del Mit tutto si è bloccato e l' applicazione della tassa di ancoraggio rischia di penalizzare fortemente uno scalo, che ha come vocazione naturale quella di transhipment. La Lega presenterà un emendamento al Mille proroghe per la riduzione o esenzione del pagamento della tassa su container movimentati". "Il governo giallofucsia rischia di vanificare il lavoro fatto dal nostro governo anche in tema di Zes, se non provvederà al più presto all' adeguamento dei codici Ateco che oggi non comprendono, incomprensibilmente, proprio le imprese della logistica. Bisogna correre sul completamento dell' ultimo miglio ferroviario di collegamento: ogni giorno perso sul rilancio è un rischio in più per i posti di lavoro, anche dell' indotto, e per la competitività del porto".



Scontro fra navi in porto: è una simulazione

Testato all' Isola Bianca il meccanismo di protezione civile in caso di incidente marittimo

OLBIA Due navi si scontrano durante la fase di ormeggio. E la macchina dei soccorsi si mobilita. Ma non c'è niente di vero. E' stata solo una esercitazione, svolta per simulare il meccanismo di protezione civile a seguito di un eventuale incidente marittimo che potrebbe verificarsi al porto. Così, ieri mattina, numerosi uomini sono stati impegnati nella prova simulata organizzata nell' area portuale dell' Isola Bianca. Un' esercitazione interforze, che è stata denominata SeaSubSarex Pollex 2019. Anche il comando provinciale dei vigili del fuoco di Sassari ha partecipato. Ha mandato in campo le squadre operative del distaccamento della Basa di Olbia intervenute con l' autopompa e l' autobotte. Hanno operato al loro fianco anche l' elicottero dei vigili del fuoco di Alghero con il suo equipaggio, la squadra del nucleo sommozzatori, l' Ucl (Unità di comando locale) per le operazioni di coordinamento e il personale del Tlc (nucleo delle telecomunicazioni del corpo dei vigili del fuoco). Hanno partecipato alla simulazione (ognuno con il proprio ruolo) anche il personale della direzione marittima di Olbia, i carabinieri, la polizia e gli uomini della guardia di finanza. Senza dimenticare il personale del Comune, della Forestale e dell' Arpas. Si sono precipitate sul posto anche diverse ambulanze del 118, chiamate per il trasporto degli eventuali feriti all' ospedale. La simulazione si è conclusa con successo.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Vela. Coppa America: i team lavorano in attesa dello sbarco a Cagliari

New Zealand si prepara

Varato ad Auckland il secondo scafo dei "detentori"

A quattro mesi dal varo di Te Aihe, il primo nato della nuova generazione di AC75 - i monoscafi scelti per correre la Coppa America numero 36 - Emirates Team New Zealand fa il bis. Ieri, nella base di Auckland, è stato consegnato al mare Te Hawk, "il falco" in lingua maori, che fungerà da barca test per i prossimi due mesi. Una scelta necessaria, la realizzazione del muletto, dettata da esigenze logistiche: la prima imbarcazione è prossima a essere impacchettata e spedita a Cagliari per le World Series di aprile. Un viaggio via oceano, lungo e complesso. Impossibile, in questa fase, privare per due mesi la squadra di un mezzo su cui allenarsi e rifinire la preparazione pre regata. Ecco allora il nuovo varo, applaudito quanto il primo, mentre al chiuso si lavora sul secondo AC75, che vedrà la luce dopo l'estate. American Magic Nella stessa situazione versa American Magic, l'unica tra le due sfidanti statunitensi che prenderà parte al debutto cagliaritano (la seconda, Stars+Stripes, si accoderà nelle tappe seguenti, a Portsmouth e Auckland). Anche Defiant, prima creazione dei designer americani, è pronto alla spedizione via mare attraverso l'Atlantico. La base al Sabaudo Ancora incerta la data di arrivo delle due barche a Cagliari, così come quella delle due squadre con il rispettivo seguito di famiglie e accompagnatori. Certo è che faranno base, anche loro come Ineos Team UK, al Molo Sabaudo. L'istanza della concessione all'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna è stata depositata e riguarda sempre l'utilizzo di una parte della banchina e di uno spazio acqueo attiguo, necessario per le operazioni quotidiane di varo e alaggio delle barche. Da alcune settimane, Ineos ha reso operativa la sua casa cagliaritano, che occupa la testata del Sabaudo. Il defender Emirates Team New Zealand e la terza sfidante American Magic si spartiranno il resto del molo verso la radice. Gli allenamenti Cresce intanto l'attesa, per vederli tutti e quattro in azione nel Golfo degli Angeli. A 90 giorni dalle World Series Sardegna, Luna Rossa Prada Pirelli Team e Ineos Team UK escono per le sessioni quotidiane di allenamento, guardate a vista dalle spie e dagli appassionati. In Nuova Zelanda Intanto, dall'altra parte del mondo, non c'è solo il varo di Te Hawk in Nuova Zelanda. Nelle scorse settimane è iniziata la costruzione delle basi che da dicembre accoglieranno tutti e cinque i team per la terza tappa di World Series, le Christmas Race e le regate più attese della 36a edizione: la Prada Cup, a febbraio 2021, e la finale il mese dopo. Clara Mulas.



L' ecoporto galleggiante resta un sogno nel cassetto

Milazzo Che fine ha fatto l' ecoporto galleggiante? A rompere il silenzio che si trascina da diversi mesi è stato il "Comitato grande porto", che in una nota a firma del presidente Mario Sciotto evidenzia che tale infrastruttura «potrebbe essere fonte di occupazione per centinaia di persone. I promotori continuano a dichiararsi pronti a finanziare l' opera, avendo a disposizione 150 milioni di euro elargiti da un fondo di investimento inglese e da due banche cinesi - prosegue Sciotto - ma nulla si muove a livello di istituzioni (Comune e Regione). E a pagare lo scotto sono coloro che potrebbero esserne avvantaggiati dal punto di vista occupazionale, oltre naturalmente alla città, che perde una struttura importantissima per la nautica da diporto». Altro argomento affrontato riguarda la banchina XX Luglio che - si legge - «continua a rimanere nel degrado totale mentre alcuni armatori rimangono in attesa di stabilire un collegamento con navi ro-ro da Milazzo verso i principali porti del continente». Anche qui, ad opera finita, «si creerebbero centinaia di nuovi posti di lavoro e troverebbero occupazione i portuali della cooperativa Garibaldi attualmente alla disperata ricerca di occupazione». Quindi, anche un passaggio si molo Marullo: «Il presidente uscente dell' **Autorità portuale** De Simone aveva presentato un programma per portare nella rada di Milazzo le navi da crociera della Royal Caribbean, una delle più prestigiose società nel campo del crocierismo. Bisognerebbe dare seguito a tale iniziativa incaricando l' attuale presidente dell' **Autorità portuale** Mario Mega. Noi del Comitato grande porto siamo particolarmente legati al molo Marullo, essendo stato costruito con il contributo dei marittimi milazzesi. Successivamente, la banchina con un finanziamento ottenuto dal compianto assessore Pino Merlino è stata trasformata e pianificata per l' attracco di grosse imbarcazioni da diporto. Essa è in grado di ricevere 35-40 grossi natanti disposti in andana e fornita di ogni requisito necessario per fornire un servizio eccellente, tanto da suscitare l' interesse per il suo utilizzo da rappresentanti della Luiss International srl, società che gestisce il servizio di charter per una clientela altamente qualificata e in possesso di importanti risorse economiche».



Nuovo carico di grano canadese in arrivo al Porto di Catania, in programma presidio protesta

'Ancora un arrivo di molti quintali di grano canadese è in programma per domani presso il **porto** di **Catania**, arrivo che non è certo privo di conseguenze, per il mercato e per i consumatori siciliani' segnala Salvatore Grillo Morassutti (Siciliani verso la Costituente) in una lettera indirizzata agli assessori regionali all' Agricoltura, alla Salute e alle Attività produttive. 'Facendo seguito ad un mandato ricevuto dagli agricoltori aderenti al nostro Movimento, chiedo la vostra particolare attenzione sul fenomeno affinché, pur nel rispetto dei trattati commerciali internazionali, rimangano alti l' attenzione e continuo il controllo su questo commercio, inusuale per una regione come la Sicilia che produce molto più frumento di quanto ne possa consumare - sottolinea -. I nostri agricoltori nutrono molte preoccupazioni sulla qualità e sulla possibile presenza di sostanze nocive in tali frumenti esteri, oltre che sulla possibilità che questi i possano essere rivenduti come grano siciliano o utilizzati dalle industrie di trasformazione al posto del prodotto locale. Questo modificherebbe l' alto standard qualitativo della offerta siciliana con gravissime ripercussioni negative. Grillo Morassutti, a nome degli agricoltori di Siciliani verso la Costituente, chiede al governo regionale di rendere pubblici i soggetti che importano questi frumenti, in maniera da poterne seguire la utilizzazione evitando che possano, nel corso della filiera, essere venduti come frumento siciliano. Già da domani nel **porto** di **Catania** - conclude - sarà organizzato un presidio a difesa e a tutela della Sicilia'.



Carico di melograno sequestrato al porto di Palermo proveniente dalla Tunisia

E' stato respinto un carico di melograno , per circa 25 mila chilogrammi di prodotto, al porto di Palermo, risultato non conforme all' ingresso in territorio europeo per la presenza diffusa di organismi nocivi. A darne notizia l' Assessore regionale per l' Agricoltura Edy Bandiera. Grazie al lavoro degli ispettori fitosanitari dell' Assessorato Agricoltura, il 20 gennaio scorso è stato ispezionato, presso il porto di Palermo, un trailer di melograni (*Punica granatum*) proveniente dalla Tunisia e corredato di certificazione fitosanitaria (cert. Fito . n° 0016200 del 17-gennaio 2020 del servizio fitosanitario della Tunisia). All' apertura del trailer in presenza dello spedizioniere doganale incaricato e dei funzionari della Agenzia delle Dogane, il carico di melograni, contenuti in 52 cassette per 25 mila chilogrammi netti, risultava non conforme all' ingresso in territorio europeo per la presenza diffusa di organismi nocivi. Alla luce di quanto rilevato, è stata immediatamente prodotta la documentazione atta al respingimento della partita di melograno e restituito il certificato fitosanitario Tunisino, che accompagnava la merce. 'Continua quotidianamente l' attività del Governo Musumeci di controllo ai prodotti agricoli e agroalimentari in ingresso nel territorio siciliano - afferma l' Assessore per l' Agricoltura Edy Bandiera - Vigiliamo senza tregua ne sconti, nei porti, aeroporti, luoghi d' importazione e vendita, contro chi, per anni, ha lucrato sulla nostra salute e sulla nostra economia'.



New Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Circa 25mila chili di melograni respinti al porto: "Evidenti contaminazioni da parassiti"

PALERMO - Un carico di melograni , contenente circa 25mila chili di prodotto distribuiti in 52 cassette , sarebbe stato respinto al **porto di Palermo** in quanto ritenuto non conforme alle norme di sicurezza alimentare del territorio europeo. Secondo le prime dichiarazioni dell' assessore regionale per l' Agricoltura, lo sviluppo rurale e la pesca mediterranea, Edy Bandiera , i melograni, provenienti dalla Tunisia, sarebbero stati "rispediti al mittente" per "evidenti contaminazioni da parassiti " . Il certificato fitosanitario tunisino sarebbe stato respinto dopo una serie di accertamenti da parte degli ispettori dell' Assessorato per l' Agricoltura della Regione Siciliana . Non molto tempo fa un episodio simile si è verificato a Siracusa, dove a essere sequestrato è stato un carico di limoni . Fonte immagine: Facebook - Edy Bandiera.

GIORNALI ONLINE E SERVIZI DEL VANGELO: ogni qualvolta per semplicità potete accedere e usare anche l'informazione personalizzata nel tuo dispositivo per avere pubblicità rilevanti e personalizzate al contenuto.

Programmi Informazioni

OK, CONTINUA SU: 119

newsicilia.it
L'informazione di giorno Sicilia

Cronaca - Politica - Sport - Cultura - Scuola - Spettacoli - Tecnologia - Scienze - Rubrica - Editoriali

Pubblicizzazioni - App - Contatti

Circa 25mila chili di melograni respinti al porto: "Evidenti contaminazioni da parassiti"

23/01/2020 19:07 | Redazione NewsSicilia

MDA
CENTRO DI DIAGNOSTICA PER IMMAGINE

Ascolta audio dell'articolo
PALERMO - Un carico di melograni, contenente circa **25mila chili** di prodotto distribuiti in 52 cassette, sarebbe stato respinto al porto di Palermo in quanto ritenuto non conforme alle norme di sicurezza alimentare del territorio europeo.

Secondo le prime dichiarazioni dell'assessore regionale per l'Agricoltura, lo sviluppo rurale e la pesca mediterranea, **Edy Bandiera**, i melograni, provenienti dalla Tunisia, sarebbero stati "rispediti al mittente" per "evidenti contaminazioni da parassiti".

Aste Giudiziarie

NEWSICILIA
Sincrono gli immobili

Respinto un carico di melograno al porto di Palermo proveniente dalla Tunisia

E' stato respinto un carico di Melograno, per circa 25.000 kg di prodotto, al porto di Palermo, risultato non conforme all' ingresso in territorio europeo per la presenza diffusa di organismi nocivi. A darne notizia l' Assessore regionale per l' Agricoltura Edy Bandiera . Grazie al lavoro degli ispettori fitosanitari dell' Assessorato Agricoltura, il 20 gennaio scorso è stato ispezionato, presso il porto di Palermo, un trailer di melograni (*Punica granatum*) proveniente dalla Tunisia e corredato di certificazione fitosanitaria (cert. Fito . n° 0016200 del 17-gennaio 2020 del servizio fitosanitario della Tunisia). All' apertura del trailer in presenza dello spedizioniere doganale incaricato e dei funzionari della Agenzia delle Dogane, il carico di melograni, contenuti in 52 cassette per 25.000 kg netti, risultava non conforme all' ingresso in territorio europeo per la presenza diffusa di organismi nocivi. Alla luce di quanto rilevato, è stata immediatamente prodotta la documentazione atta al respingimento della partita di melograno e restituito il certificato fitosanitario Tunisino, che accompagnava la merce. 'Continua quotidianamente l' attività del Governo Musumeci di controllo ai prodotti agricoli e agroalimentari in ingresso nel territorio siciliano - afferma l' Assessore per l' Agricoltura Edy Bandiera - Vigiliamo senza tregua ne sconti, nei porti, aeroporti, luoghi d' importazione e vendita, contro chi, per anni, ha lucrato sulla nostra salute e sulla nostra economia'.



sotto accusa l' articolo 18 che vieta più concessioni in uno scalo

Nei porti regole da rifare

Poiché il mercato oggi è più ampio, in sostituzione Confetra propone di porre un limite solo a livello nazionale, quindi non più locale, allo stesso soggetto

NICOLA CAPUZZO

Anche se tuttora in stand-by, il progetto di fusione nel porto di Genova tra Psa Genova Prà e Sech, i due principali terminal container, ha acceso il dibattito sull' opportunità o meno di superare l' articolo 18, comma 7 della legge 84/1994. La norma vieta infatti a ogni terminalista di detenere nello stesso scalo due concessioni con la medesima destinazione d' uso. Diverse forze politiche (nell' ordine Lega, Forza Italia e Pd) negli ultimi mesi hanno a più riprese tentato con emendamenti ad hoc a varie leggi di cancellare questo limite che la maggioranza degli stakeholder ritiene superato. La ratio nel 1994 era quella di evitare che in ogni porto potesse configurarsi un monopolio nella movimentazione di determinate merci, ma negli ultimi 25 anni il mercato è cambiato drasticamente, con compagnie marittime sempre più grandi, integrate verticalmente, che scalano un numero limitato di porti container. Chi, più di tutti, si oppone alla fusione fra Sech e Psa è il gruppo Msc (vettore marittimo e terminalista) che non vede di buon occhio la concentrazione di due terminal container attivi nel principale scalo d' Italia. La compagnia di navigazione tedesca Hapag Lloyd, primo cliente del porto di Genova, per voce del suo amministratore delegato ha invece benedetto questa fusione se sarà utile a migliorare il servizio offerto agli armatori. «La prima volta che Assiterminal ha parlato della necessità di rivedere una norma obsoleta e superata dai fatti è stato a Livorno in occasione di un convegno del 2010», racconta a MF Shipping & Logistica Luca Becce, presidente di Assiterminal, l' associazione dei terminalisti italiani, nonché manager del gruppo Gip che controlla il terminal Sech. «La norma del resto, che si rifà una situazione del 1994, è oggettivamente superata: il legislatore l' aveva immaginata per evitare che potessero crearsi condizioni di monopolio all' interno dei sistemi portuali. E questo in tempi in cui c' era una componente di imprenditoria locale molto forte ed eravamo assai lontani dalla situazione che si è sviluppata nei decenni soprattutto successivi, e cioè l' avvento di fondi d' investimento, armatori e va dicendo». Secondo Becce, in nessuna delle altre legislazioni portuali europee esiste una norma paragonabile al primo periodo del comma 7 dell' articolo 18. «L' Italia è l' unico Paese dove sussiste questo divieto», sottolinea, «e questo mentre sono in atto dinamiche di mercato che da una parte spingono verso il superamento diciamo delle normative Antitrust sull' armamento e dall' altra cominciano a correre sul piano anche del terminalismo, un business diventato appannaggio di fondi d' investimento, grandi network terminalistici mondiali e armatori». Il presidente di Assiterminal, associazione che vive un periodo di forse tensione interna avendo fra i propri membri alcuni terminal riconducibili a Msc, va oltre e aggiunge: «Sono parecchi i casi in cui di fatto si è superata la situazione del comma 7, articolo 18, inventandosi destinazione d' uso di concessioni che in realtà sono utilizzate prevalentemente per una merceologia. Solo a Genova se ne contano almeno due. Superare questo vincolo converrebbe a tutti e sbloccerebbe una dinamica di mercato che è già in corso, evitando che venga mascherata con operazioni d' ipocrisia legale e istituzionale». In effetti negli anni sono stati molti i casi in cui alcuni terminal portuali sono riusciti ad acquisire altre concessioni all' interno dello stesso porto per le medesime movimentazioni merceologiche, ottenendo le necessarie



autorizzazioni dalle port authority competenti. È quanto appunto avvenuto a Vado Ligure, Genova, La Spezia, Napoli, Trieste, Marghera e molti altri.



MF**Focus**

Sul tema è intervenuto anche Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti. «Si deve per forza intervenire perché non si può continuare a far finta di niente e soprattutto continuare a interpretare le norme in maniera diversa nei vari porti. Fermo restando che tutte le concessioni o le fusioni autorizzate sono lecite e legittime fino a prova contraria, possiamo aggiungere che sono però tutte in sostanziale se non formale violazione della norma, quantomeno dello spirito della norma. E se questo aveva un senso 25 anni fa, oggi non lo ha più. Mi pare naturale fare evolvere e aggiornare la norma alle dinamiche di mercato attuali». Secondo Russo occorre domandarsi se non sia il caso che a livello di sistema Paese non ci debbano essere alcune regole sui limiti al numero di concessioni accordate a ogni singolo operatore del demanio marittimo. «L' Italia dovrebbe mantenere un rapporto equilibrato fra operatori terminalisti», prosegue Russo. «Qualcosa di simile sta avvenendo per le concessioni autostradali, dove si sta ragionando sulla previsione che una quota non troppo elevata della rete autostradale nazionale faccia capo a uno o a due soggetti. Un conto è la libera iniziativa, un altro sono le concessioni dello Stato. Su queste ultime decide lo Stato, anche se è chiaro che sarebbe necessario trovare un punto di equilibrio». Ed ecco infine la proposta avanzata dal direttore generale di Confetra: «Per salvaguardare lo spirito dell' articolo 18, comma 7 della legge 84/94, cioè evitare la formazione di monopoli che di fatto poi si impossessano per decenni del demanio marittimo nazionale», spiega, «invece che applicare il vincolo della doppia concessione a livello di singolo porto, ora che il mercato è globale si potrebbe pensare di farlo a livello nazionale per un determinato numero di terminal. Se cresce la scala del mercato, deve crescere anche la scala di applicazione. Mi sembra inutile che in un singolo porto non si possano dare due terminal a un unico operatore, mentre la cosa può avere un senso vista come sistema Paese. Una volta che si danno il 50 o il 70% dei terminal italiani in concessione a tre alleanze marittime, di fatto è come consegnare loro le chiavi di casa, non solo i gate di accesso a un mercato. Il tema diventa particolarmente delicato per un Paese, come l' Italia, che non avendo materie prime fonda la sua industria, e quindi la sua economia, sulla logistica e sull' import-export di merci». (riproduzione riservata)

Russo (Confetra): Spostare l'articolo 18 comma 7 dal contesto locale al nazionale

Il superamento dell'articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 che esclude la possibilità per ogni terminalista di detenere più di una concessione nello stesso porto per movimentare la medesima merceologia continua a fare discutere. Luca Becce, presidente di Assiterminal, nei giorni scorsi ha spiegato perché gli emendamenti proposti da diverse forze politiche per superare questa

Il superamento dell'articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 che esclude la possibilità per ogni terminalista di detenere più di una concessione nello stesso porto per movimentare la medesima merceologia continua a fare discutere. Luca Becce, presidente di Assiterminal, nei giorni scorsi ha spiegato perché gli emendamenti proposti da diverse forze politiche per superare questa previsione di legge non siano ad hoc per il progetto di fusione Psa - Sech ma interessino l'intera portualità italiana e tutti i terminalisti.

Becce ha anche invitato a smetterla di tapparsi gli occhi di fronte ai molti casi in cui questa norma è stata in qualche maniera bypassata e SHIPPING ITALY ha fornito una fotografia completa di quali siano i porti italiani dove un terminalista è riuscito a ottenere almeno una seconda concessione nello stesso porto. Sul tema è intervenuto anche Ivano Russo, direttore generale di Confetra, che a SHIPPING ITALY ha detto: 'La ricostruzione equilibrata fatta dalla vostra testata di come venga applicato in giro per l'Italia l'articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 conferma quello che stiamo provando a dire da tempo. Essendoci tanti casi che hanno riguardato diversi porti e visto che

verosimilmente ce ne saranno molti altri anche nel prossimo futuro in tanti altri porti, della questione non se ne potrebbe discutere mai se si seguisse la logica che con un'operazione aperta il legislatore non può occuparsi della materia'. Si riferisce al timing sospetto sugli emendamenti apparsi per cancellare questa norma. È così? 'Inevitabilmente bisogna intervenire perché non si può continuare a far finta di niente, non si può continuare a interpretare le norme in maniera diversa nei vari porti. Fermo restando che tutte le concessioni o le fusioni autorizzate sono lecite e legittime fino a prova contraria, possiamo aggiungere che sono però tutte in sostanziale se non formale violazione della norma, quantomeno dello spirito della norma. E se aveva un senso 25 anni fa ora non lo ha più. Questo percorso a livello nazionale è condiviso da tutte le categorie, anche perché non dimentichiamo come ci siano anche molti armatori che sono terminalisti'. Perché allora non riuscite a finalizzare questa modifica della legge 84/94? 'La cosa che più mi ha colpito e che reputo spregevole in questo dibattito è affibbiare al Pd la proposta di modifica, così come prima poteva valere per la Lega o per Forza Italia, sul superamento del comma 7 dell'articolo 18 dove tutti ci siamo ritrovati d'accordo. Evidentemente vuol dire che è un tema assolutamente gestibile con serenità e senza dover sempre guardare la materia dal buco della serratura. Anche, come fanno in molti, guardare tutto solo con il punto d'osservazione di quello che succede a Genova lo trovo sbagliato. La questione ha già riguardato altri 5 o 6 porti in passato e non escludo che possa riguarda anche altri scali in futuro considerando i processi di concentrazione in atto. C'è un'altra cosa che volevo sottolineare poi.' Prego 'Quale sarebbe il problema o dov'è il casus belli? Il Paese sta perdendo un'opportunità? Di fronte alla scelta di Arcelor Mittal di puntare su Taranto, ad esempio, non si è ragionato sulla necessità o meno di uno scudo penale? Anche qui c'è la necessità di dare una risposta a un caso specifico e concreto che riguarda un investimento di una multinazionale in Italia, piuttosto che l'assetto industriali di grandi gruppi italiani. Dobbiamo fare un elenco di quante volte la politica è intervenuta su questioni in corso che

The screenshot shows the SHIPPING ITALY website interface. At the top, there are navigation links for 'DIRETTORE', 'CONTATTI', 'PUBBLICITÀ', 'MAGAZINE', and 'LOGO'. The main header features the 'SHIPPING ITALY.IT' logo, a 'AL FERRARI' logo, and a 'P&I purists since 1959' logo. Below the header, it states 'Il quotidiano on-line del trasporto marittimo' and lists the director 'Nicola Capozzi - Direttore Responsabile'. A menu bar includes 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CANTIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICA/ASSOCIAZIONI', and 'PIÙ'. A search bar is also present. The main content area displays the article title 'Russo (Confetra): "Spostare l'articolo 18 comma 7 dal contesto locale al nazionale"' and a photo of Ivano Russo. To the right of the article, there are logos for 'SMET per sostenibilità logistica partner', '#SustainabilityFirst', and 'FEDERAGENTI'.

riguardavano dinamiche economico-industriali di rilevanza nazionale? Ci rendiamo conto di quanto sia paradossale questa discussione? Mi pare naturale fare evolvere e aggiornare la norma alle dinamiche di mercato attuali'. Secondo voi, dunque, si tratta semplicemente di aggiornare la norma alle dinamiche attuali del mercato e il rischio



di abusi di posizioni dominanti nei porti non ci sono. Corretto? 'Il problema è proprio che il merito della questione non interessa a nessuno. Alla discussione di merito non si riesce ad arrivare. Dal primo tentativo di Edoardo Rixi (Lega) di presentare un emendamento sono passati già quattro mesi. In quattro mesi non ho sentito uno degli oppositori di questa politica intervenire con un'obiezione di merito. Il principale oppositore al superamento dell'articolo 18 comma 7 sembra essere il Gruppo Msc che non vede di buon occhio l'incremento della quota di mercato di Psa nel porto di Genova. Va anche detto, però, che quando è stato a Genova l'amministratore delegato di Hapag Loyd, il primo cliente dello scalo, ha benedetto senza problemi questa fusione tra i due principali terminal container del porto. 'Se così fosse, la ragione di merito della singola azienda forse la potrei pure capire, ma mi interessa relativamente. Ma la ragione di merito invece di eventuali segmenti associativi che si esprimono quali sono? Secondo me, invece, sarebbe molto interessante, passata questa fase, aprire un ragionamento se non sia il caso che a livello di sistema paese non ci debbano essere alcune regole sui limiti al numero di concessioni accordate a ogni singolo operatore del demanio marittimo nazionale'. Per evitare questi potenziali rischi esiste l'Autorità Antitrust, no? 'È vero, ma la politica dovrebbe e potrebbe dare una strategia nazionale di settore. Decidere se è utile, se può esserci una quota massima da rispettare. Che facciamo? Consegniamo la chiavi di casa nostra solo a uno o due soggetti? Tra l'altro una previsione del genere risolverebbe anche un altro fenomeno insopportabile che è quello di occupare terminal portuali, pur non avendo grandi volumi, pur di non farlo occupare alla concorrenza. L'Italia dovrebbe mantenere un rapporto equilibrato fra operatori terminalisti e mettersi al riparo da criticità anche di questo genere. Ogni soggetto sarebbe incentivato a far fruttare al massimo ogni centimetro di concessione di cui dispone.' Temo che si finirebbe per limitare la libera iniziativa economica 'È un po' come sulle concessioni autostradali. Lì si sta ragionando sulla previsione che una quota non troppo elevata della rete autostradale nazionale faccia capo a uno o a due soggetti. Un conto è la libera iniziativa, un altro sono le concessioni dello Stato. Là se permette decide lo Stato. È chiaro che sarebbe necessario trovare un punto di equilibrio.' La sua proposta quindi qual è? 'Per salvaguardare lo spirito dell'articolo 18 comma 7 della 84/94, cioè evitare la formazione di monopoli che di fatto poi si impossessino per decenni del demanio marittimo nazionale, invece che applicarlo il vincolo della doppia concessione a livello di singolo porto, ora che il mercato è globale si potrebbe pensare di farlo a livello nazionale per un determinato numero di terminal. Se cresce la scala del mercato deve crescere anche la scala di applicazione. Che tu in un singolo porto non possa dare due terminal a un unico operatore mi sembra inutile, che tu come sistema Paese ti ponga il tema può avere un senso. Anche perché, alla luce delle integrazioni verticali degli armatori per cui la tendenza sarà sempre più quella di controllare direttamente il trasporto della merce da origine a destinazione, una volta che tu dai il 50 o 70% dei terminal italiani in concessione a tre alleanze marittime gli stai consegnando le chiavi di casa, non solo i gate di accesso a un mercato. Il tema diventa particolarmente delicato per un Paese che non avendo materie prime fonda la sua industria, e quindi la sua economia, sulla logistica e sull'import-export di merci.' Come sempre manca la visione strategica nazionale 'Questa vicenda dell'articolo 18 comma 7, se invece che essere declinata in maniera barbara e Genova-centrica, diventasse lo spunto per aprire una discussione sulla valorizzazione del demanio marittimo italiano sarebbe molto utile. Anche in funzione del necessario supporto della logistica e dei porti al sistema produttivo e industriale nazionale.' Nicola Capuzzo

Amburgo, banchine ad alto QI artificiale

di Marco Casale

Se nei porti italiani la digitalizzazione delle procedure si sta via via facendo strada con esempi d'eccellenza come a Livorno o Bari, ad Amburgo le tecnologie 4.0 (Internet of things - IoT, Blockchain , Intelligenza artificiale, ecc.) sono ormai da diverso tempo parte integrante della quotidianità. Ne sa qualcosa Phantian Zuesongdham che nell' Hamburg Port Authority dirige la sezione Digital and Business Trasformation : nel porto tedesco, l'innovazione digitale non è un semplice vessillo da innalzare alla fiera della vanità, ma qualcosa di concreto che ha nomi e cognomi, e processi distintivi che nel corso del tempo si sono andati evolvendo: «Il Port Community System lo abbiamo inventato trent'anni fa ed è stato il primo vero passo che abbiamo compiuto in direzione della digitalizzazione. La comunità portuale da noi è coesa e collabora da tempo nell'ambito del PCS per facilitare lo scambio di informazioni tra gli attori della filiera, per semplificare le procedure e rendere più efficiente e sicuro il flusso delle merci tra il porto e l'hinterland». Sul lato portuale, la Port Authority ha saputo facilitare lo sviluppo dell'ICT «digitalizzando le procedure di imbarco e sbarco, ingresso e uscita dai nodi portuali e ottimizzando i processi di controllo merci». Tutte le informazioni utili, come quelle relative alla disponibilità di infrastrutture e al flusso di traffico in porto, sono state incorporate all'interno del Dynamic Traffic Information Display (DIVA). Ce ne sono diversi disseminati nel Porto di Amburgo, e sono consultabili da tutti gli utenti portuali. E poi c'è il 5G, sul cui sviluppo il porto di Amburgo ha investito e sta investendo molto: «Nel 2018 e nel 2019 il nostro scalo portuale è stato in Europa uno dei primi banchi di prova per le applicazioni industriali della rete di ultima generazione. Con il progetto europeo 5GMoNArch abbiamo esplorato diversi casi di applicazione del 5G agli ambiti logistico-portuali, testandone le potenzialità nell'ambito del rilevamento delle informazioni ambientali, in quello della comunicazione in tempo reale, oppure usando la nuova rete mobile su un'applicazione ITS per il controllo da remoto di un semaforo». Phantian Zuesongdham, che partecipa per conto dell'Autorità Portuale al Digital Transport & Logistics Forum (DTLF), sa quanto sia oggi importante supportare la Commissione Europea e le istituzioni internazionali nel tentativo di coniugare obiettivi di efficientamento logistico e trasportistico con quelli di sostenibilità ambientale e security in ambito portuale. I porti più avanzati d'Europa stanno aprendo veri e propri distretti dell'innovazione, sostenendo le start up e organizzando i cosiddetti Hackathon, eventi al quale partecipano, a vario titolo, esperti di settore con l'obiettivo di aumentare l'attenzione sul business digitale. Amburgo non è da meno: «L'ITS Hackathon è una delle tante attività che la Port Authority ha promosso nel 2019, invitando le start-up, le giovani aziende, le università o gli incubatori di imprese a partecipare all'iniziativa e a proporre idee su un tema specifico che abbiamo scelto di sviluppare: AI meets ITS ». A detta della dirigente dell'Autorità Portuale amburghese, l'evento è stato soddisfacente sotto ogni punto di vista: «Ad aggiudicarsi il primo premio è stata una start-up che ha presentato un progetto incentrato sull'implementazione della intelligenza artificiale nei servizi di mobilità dedicati agli anziani e ai nativi non digitali». Ma non è tutto oro quel che luccica: la modernizzazione dei cicli e dei processi trasportici sta aprendo la strada anche a molti interrogativi. A preoccupare gli stakeholder e, soprattutto, i lavoratori portuali, è l'equazione secondo la quale alla digitalizzazione corrisponderebbe una diminuzione del tasso di occupazione.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the website 'PORT NEWS' with a navigation bar at the top containing 'Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo'. The main header features the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Maggiorini dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. Below the header is a large image of a port terminal with a yellow crane. The article title is 'Amburgo, banchine ad alto QI artificiale' by Marco Casale, dated 23 gennaio 2020. The article text is partially visible, starting with 'Se nei porti italiani la digitalizzazione delle procedure si sta via via facendo strada...'. On the right side, there is a vertical menu with various categories like 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'Infrastrutture', etc.

L'innovazione digitale consentirà il ricollocamento dei lavoratori oggi considerati a rischio? La perdita dei posti di lavoro verrà compensata dalla creazione di nuove occasioni occupazionali in ambiti professionali più qualificati? Il sistema educativo, in Europa ma soprattutto in Germania, è pronto per questa sfida?



Portnews

Focus

«Non abbiamo ancora una risposta a tutte queste domande» afferma Zuesongdham. «Per affrontare le sfide del futuro avremo bisogno di definire per le nuove generazioni un range di nuove competenze». L'obiettivo può essere raggiunto solo definendo un nuovo sistema formativo: «Occorre cercare i giovani fin da quando iniziano il loro percorso scolastico, occorre offrire loro nuove esperienze curriculari in un settore come il nostro che risulta essere molto complesso ma anche molto affascinante. Ci troviamo all'alba di una grande trasformazione: abbiamo bisogno di nuove idee, di innovazione e menti fresche che sappiano plasmare il futuro, delineando i nuovi scenari di business che verranno a formarsi di qui a dieci anni». Ad Amburgo i cittadini, in particolare gli studenti, hanno piena consapevolezza delle potenzialità che può esprimere il loro porto: «Gli abitanti considerano lo scalo come elemento integrante della loro vita quotidiana e la stessa Autorità Portuale ha non pochi contatti con il Consiglio Comunale e il Ministero locale per l'innovazione digitale nei porti. Il progetto 'Porto sostenibile' è uno dei maggiori esempi che cito più volentieri quando mi soffermo a parlare delle relazioni tra il porto e la città: da noi non è insolito che le istituzioni e gli stakeholder si riuniscano a discutere di come rendere la città portuale più vivibile e sostenibile. In fondo, anche questa è innovazione».