



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 07 febbraio 2020**



Prime Pagine

07/02/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 07/02/2020	9
07/02/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 07/02/2020	10
07/02/2020	Il Foglio Prima pagina del 07/02/2020	11
07/02/2020	Il Giornale Prima pagina del 07/02/2020	12
07/02/2020	Il Giorno Prima pagina del 07/02/2020	13
07/02/2020	Il Manifesto Prima pagina del 07/02/2020	14
07/02/2020	Il Mattino Prima pagina del 07/02/2020	15
07/02/2020	Il Messaggero Prima pagina del 07/02/2020	16
07/02/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 07/02/2020	17
07/02/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 07/02/2020	18
07/02/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 07/02/2020	19
07/02/2020	Il Tempo Prima pagina del 07/02/2020	20
07/02/2020	Italia Oggi Prima pagina del 07/02/2020	21
07/02/2020	La Nazione Prima pagina del 07/02/2020	22
07/02/2020	La Repubblica Prima pagina del 07/02/2020	23
07/02/2020	La Stampa Prima pagina del 07/02/2020	24
07/02/2020	MF Prima pagina del 07/02/2020	25

Primo Piano

06/02/2020	Ansa Coronavirus: Assoporti, nessun caso su navi arrivate Italia	26
07/02/2020	Corriere Marittimo Assoporti: Evitare allarmismi, nessun caso di Coronavirus su navi approdate in Italia	27
06/02/2020	m.en24.news Coronavirus: Assoporti, no case on ships arriving Italy	28

07/02/2020	FerPress		29
Assoporti: nessun caso Coronavirus su navi arrivate in Italia. Col Ministero della Salute per controlli più serrati - Ferpress			
07/02/2020	Il Giornale Di Vicenza	Pagina 6	30
«Nessun caso nei porti italiani»			
06/02/2020	Informare		31
Assoporti: nessun caso di coronavirus sulle navi arrivate in Italia			
07/02/2020	Messaggero Marittimo		32
Assoporti: nessun caso coronavirus su navi arrivate in Italia			
06/02/2020	shipmag.it		33
Rossi (Assoporti): "Allarmismi sul Coronavirus privi di fondamento"			
06/02/2020	Ansa		34
Porti: Rossi, su tasse posizione condivisa con il ministro			
06/02/2020	Ansa		35
Spending review: Rossi, non applicabile a Autorità portuali			
06/02/2020	The Medi Telegraph		36
Rossi: "Impossibile applicare la spending review ai porti"			

Trieste

07/02/2020	Il Piccolo	Pagina 11	37
Nasce la cabina di regia sullo stop all' area a caldo			
07/02/2020	Il Piccolo	Pagina 12	38
Le tensioni tra Iran e Stati Uniti e i riflessi sull' economia regionale			

Venezia

07/02/2020	Corriere del Veneto	Pagina 12	39
Mose, guerra politica sui commissari del Cvn E le imprese: illegittimi			
07/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 33	40
Alla Cimolai la manutenzione delle paratoie del Mose			
07/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3	41
Fabris replica a Mantovani «Gestione ai commissari»			
07/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 26	42
«La gestione del Consorzio spetta ai commissari»			
07/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 31	43
Pronto il nuovo Protocollo Fanghi manca solo il via libera sanitario			
06/02/2020	Il Nautilus		44
Il porto di Venezia con la Regione Veneto alla fiera Fruit Logistica di Berlino			

Savona, Vado

07/02/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 5	45
Savona porto verde con gru elettriche e impianti solari			
07/02/2020	Il Secolo XIX	Pagina 12	47
Traffico container, l' appello di Savona «Stop alle guerre col porto di Genova»			
07/02/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 48	48
Litorale transennato alla Margonara aperto il lungomare Europa di Varazze			
07/02/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 49	49
Comune e Authority fanno il ripascimento in attesa del via libera alle dighe soffolte			

Genova, Voltri

07/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 14	50
«Apriamo un corridoio dalla Liguria per portare la frutta italiana in Cina»		
07/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 23	52
«La nave sequestrata a Genova ha portato armi in Libia 4 volte»		
07/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9	53
Cargo dei misteri telefonini requisiti a tutto l' equipaggio		
06/02/2020	Informare	54
Nuovo servizio ferroviario Genova-Piacenza del gruppo armatoriale CMA CGM		
06/02/2020	Informazioni Marittime	55
Cma Cgm attiva servizio ferroviario Genova-Piacenza		
06/02/2020	shippingitaly.it	56
È di Cma Cgm il treno container in partenza fra Genova e Piacenza		
06/02/2020	Messaggero Marittimo	57
Botta: "Settore ortofrutticolo strategico per l'export"		

La Spezia

07/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 18	58
Il porto in mostra a Berlino con l' atout di Santo Stefano		
06/02/2020	Ansa	59
Porti: Autorità La Spezia e Tarros insieme a Fruit Logistica		
06/02/2020	Citta della Spezia	60
Il porto e Tarros alla Fruit Logistica 2020 di Berlino		
06/02/2020	FerPress	61
L' ADSP e Tarros a Fruit Logistica 2020		
07/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 18	62
Coronavirus, il terminal crociere si attrezza		
07/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 18	63
Porto, via ai nuovi scavi al molo Garibaldi		
07/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 19	64
Finanza e Agenzia dogana sequestrano in porto 54 tonnellate di pellet		
06/02/2020	Citta della Spezia	65
Ancoraggio suppletivo in testa al Garibaldi in caso di doppio accosto		

Ravenna

07/02/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	66
ALESSANDRO CICOGNANI «Troppo caro e con pochi magazzini Il porto di Ravenna è morto»		
07/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 51	68
Porto, Ancisi e Manzoli all' attacco: «Servono lavori urgenti e costi sostenibili»		
06/02/2020	Ravenna Today	69
Maurizio Marendon, da 35 anni ingegnere marittimo al porto: "Con l' hub? Non ci sarà alcuna crescita"		
06/02/2020	Ravenna Today	70
Sull' hub l' opposizione vuole meno 'sogni': "Gli altri porti fanno già ciò che noi sogniamo per il 2030"		
06/02/2020	RavennaNotizie.it	73
Ancisi (LpR) e Manzoli (Ravenna in Comune) fanno il punto sul futuro prossimo del Porto di Ravenna		

06/02/2020	Ravenna24Ore.it	75
Rimozione e demolizione Berkan B: se ne occuperà la Micoperi		

Livorno

07/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 59	76
«Frammentazione di competenze I porti schiacciati dalla burocrazia»		
06/02/2020	Portnews	77
Comporre il mosaico delle competenze		
06/02/2020	Corriere Marittimo	78
Livorno Cold Chain, la presentazione stamani al Fruit Logistica di Berlino		

Piombino, Isola d' Elba

07/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 1	79
Jsw, c' è la convocazione al ministero dello sviluppo per azienda e sindacati		
07/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13	80
Jsw, arriva la convocazione al Mise Il 18 al tavolo azienda e sindacati		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

07/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 49	81
Il sindaco a Roma per il summit sui porti col ministro De Micheli		
06/02/2020	Ancona Today	82
Tavolo sulle autorità portuali, il sindaco Mancinelli al Mit: «Il porto è in grande crescita»		
06/02/2020	Ansa	83
Porti: Mancinelli (Anci) a tavolo Ministero Infrastrutture		
06/02/2020	Messaggero Marittimo	84
Impatto occupazionale dei porti Adriatico centrale		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

07/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	87
Fiera della frutta e logistica buoni affari ma pure allarmi		
06/02/2020	Corriere Marittimo	88
Civitavecchia Fruit&Forest Terminal, "la concorrenza dei porti del Tirreno ci preoccupa"		
06/02/2020	Il Nautilus	89
L' AdSP MTCS a Berlino per l' edizione 2020 del Fruit Logistica		
06/02/2020	La Provincia di Civitavecchia	90
Fruit Logistica, missione strategica		
06/02/2020	Messaggero Marittimo	91
Luciani: Civitavecchia punta sull'agroalimentare		
06/02/2020	Il Nautilus	92
Al porto di Civitavecchia si lavora per un Protocollo Operativo sulle emergenze		
06/02/2020	Primo Magazine	93
Civitavecchia - Protocollo Operativo sulle emergenze		

Napoli

06/02/2020	Informatore Navale	94
GUARDIA DI FINANZA: Sequestro container con rifiuti nel Porto di Napoli		

06/02/2020	Napoli Flash 24		95
<hr/>			
	Il presidente della Camera Fico alla premiazione dei ragazzi del progetto "Scugnizzi a Vela"		

Brindisi

07/02/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 29		97
<hr/>			
	Porto, nuovo Piano regolatore infrastrutture e Zes per il rilancio		
07/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 12		98
<hr/>			
	Porto: unità d' intenti ritrovata I fondi per le opere sono salvi		
06/02/2020	AgenPress		100
<hr/>			
	Riunito al MiSE il tavolo di analisi e monitoraggio sull' area portuale di Brindisi		
06/02/2020	Brindisi Report	<i>MAR.ORL</i>	101
<hr/>			
	Tavolo di crisi sul porto di Brindisi: buona la partenza al Mise		
06/02/2020	Il Nautilus		103
<hr/>			
	Riunito al MiSE il tavolo di analisi e monitoraggio sull' area portuale di Brindisi		
06/02/2020	Il Nautilus		104
<hr/>			
	Incontro sul porto di Brindisi al Mise		
06/02/2020	TeleBorsa		105
<hr/>			
	MiSE: riunito tavolo analisi e monitoraggio su area portuale Brindisi		

Taranto

07/02/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 33		106
<hr/>			
	«Il potenziamento del porto occasione per l' agroalimentare»		
07/02/2020	Avvenire Pagina 23	<i>MARINA LUZZI</i>	107
<hr/>			
	Un piano per formare imprenditori tarantini		
07/02/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 9	<i>Cesare Bechis</i>	108
<hr/>			
	Sviluppo, Shell punta su Taranto		
07/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	<i>NICOLA SAMMALI</i>	110
<hr/>			
	A scuola di business Con InventaGiovani		

Olbia Golfo Aranci

07/02/2020	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 18	<i>GIANDOMENICO MELE</i>	111
<hr/>			
	Stop ai progetti sul porto presentati dalla Sinergest		
07/02/2020	L'Unione Sarda Pagina 39		113
<hr/>			
	Porto, fumata grigia per la Sinergest		

Cagliari

07/02/2020	MF Pagina 17	<i>PAGINA A CURA DI MAURO ROMANO</i>	114
<hr/>			
	Sardegna a rischio tassa di sbarco		
07/02/2020	L'Unione Sarda Pagina 16		116
<hr/>			
	Crociere, ecco la prima nave dell' anno		
07/02/2020	L'Unione Sarda Pagina 16		117
<hr/>			
	Grande attesa per i villaggi galleggianti		
07/02/2020	L'Unione Sarda Pagina 16		118
<hr/>			
	«Tendenza invertita ma ancora non basta»		

Messina, Milazzo, Tremestieri

07/02/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 1 121
Il porto e le scommesse da vincere

07/02/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 19 122
«Il nostro porto è un "Core" di fatto»

07/02/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 19 124
Le altre scommesse: waterfront e alta velocità

07/02/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 22 125
L'area dello Stretto diventa la nuova tappa crocieristica

Augusta

07/02/2020 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 19 126
Errigo visita la Capitaneria

Palermo, Termini Imerese

06/02/2020 **Informare** 127
Nella seconda metà del 2019 il traffico delle merci nel porto di Palermo è diminuito del -12,1%

06/02/2020 **Ildenaro.it** 128
Infrastrutture, porti e aeroporti del Sud a Palermo per progettare un accordo di rete

Focus

07/02/2020 **Il Giornale** Pagina 14 130
L'incubo navi da crociera «C'è il virus, state a bordo» Morto il medico eroe

06/02/2020 **Lloyd's List** 131
Coronavirus: Carriers could feel impact for months to come

06/02/2020 **Informazioni Marittime** 132
Tasse ai porti, per Confetra richieste Ue "incomprensibili"

06/02/2020 **Il Nautilus** 133
CONFETRA HA RISPOSTO ALLA CONSULTAZIONE/INDAGINE PROMOSSA DALLA UE SULLA TASSAZIONE DELLE ADSP

06/02/2020 **Messaggero Marittimo** 134
Tassazione AdSp: Confetra sulla consultazione Ue *Giulia Sarti*

06/02/2020 **The Medi Telegraph** 135
Tassazione dei porti, Confetra: "Incomprensibile l'orientamento della Commissione Ue"

06/02/2020 **Transportonline** 136
Tassazione porti, Confetra risponde all'UE

07/02/2020 **Italia Oggi** Pagina 28 *VINCENZO CRISTIANO E ANGELO CARLO COLOMBO* 137
Iva volubile in attracco

06/02/2020 **Messaggero Marittimo** 138
La pianificazione dello spazio marittimo

06/02/2020 **shippingitaly.it** 139
I frutti dei porti italiani in mostra a Berlino (FOTO)

Fuochi (Propeller Milano): "Non basta sbarcare container, bisogna aprirli e lavorarli"

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

Sanremo, la sorpresa Ronaldo
L'amore secondo Benigni
Il Cantico dei Cantici al Festival
di **Andrea Laffranchi** e **Renato Franco**
alle pagine 40 e 41



Nel weekend
Anche l'aspirapolvere
e le bambole
sorvegliano la nostra vita
di **Paolo Giordano**
nel settimanale **la Lettura**



ModenAntiquaria
XXXIV MOSTRA DI ANTIQUARIATO
MODENA FIERE
8-16 FEBBRAIO 2020
WWW.MODENANTIQUARIA.IT



Alta velocità Frecciarossa si schianta a Lodi: vittime i due macchinisti. Il procuratore: «Uno scambio posizionato male». Mattarella: «Fare chiarezza»

Deraglia il treno, la morte a 290 all'ora

LA SICUREZZA NECESSARIA

di **Dario Di Vico**

Il tragico incidente di ieri mattina a Lodi ha causato la morte di due macchinisti che stavano facendo il loro lavoro. E avrebbe potuto provocare un bilancio ancor più cruento in termini di vite umane spezzate. È il primo deragliamento di un treno dell'Alta velocità e anche per questo motivo ci sarà bisogno che il processo di accertamento delle cause e delle responsabilità sia particolarmente accurato. I primi riscontri che vengono dagli inquirenti rimandano ad errori compiuti durante la manutenzione notturna, vedremo se saranno confermati e quali contromisure i gestori della rete ferroviaria adotteranno per evitare qualsiasi tipo di bis. Dopo la drammatica vicenda del Ponte Morandi siamo entrati, nostro malgrado, nella stagione della fragilità delle infrastrutture, ma nel caso di Lodi non ci sono neanche eventi atmosferici o cause esterne che abbiano congiurato a originare il disastro, tutto va ricondotto a quella che dovrebbe essere l'ordinaria gestione del traffico. Ma se per quanto riguarda gli errori umani dei macchinisti esistono tutta una serie di sistemi automatici e di tecnologie avanzate che li rendono pressoché impossibili, evidentemente nel caso della manutenzione della rete non è ancora del tutto così.

continua a pagina 28



«Uno scambio sistemato in una posizione non giusta», ha detto il procuratore. Dunque, un terribile errore umano l'origine del disastro ferroviario verificatosi all'alba di ieri sulla linea dell'Alta velocità, a Lodi. Il Frecciarossa era già lanciato a 290 all'ora quando è stato deviato su un binario sbagliato. Morti i due macchinisti (nelle foto Mario Dicuonzo e Giuseppe Ciccià) da pagina 2 a pagina 9

Era stato un solo giorno nella città cinese. Stroncato dal virus il medico che denunciò la malattia

Il primo italiano contagiato

Ricercatore, 29 anni, è uno dei rimpatriati da Wuhan. La febbre, poi il test

Il primo italiano contagiato dal coronavirus cinese. L'allarme arriva dalla Cecchignola, dove un caso sospetto tra i 56 italiani rientrati da Wuhan, e in osservazione nella città militare alla periferia di Roma, ieri pomeriggio è stato prima trasferito in isolamento all'ospedale Spallanzani e in serata è risultato positivo. La conferma dalle analisi condotte sui tamponi. Si tratta di un giovane ricercatore emiliano, 29 anni, che in Cina, a Wuhan, si era fermato solo un giorno e che non avrebbe avuto contatti con altri italiani.

da pagina 10 a pagina 13



ALLA CECCHIGNOLA TRA I 56 IN QUARANTENA

«Qui dormiva da solo Pochissimi contatti»

di **Rinaldo Frignani**

Sono ancora in quarantena alla caserma Cecchignola a Roma. Sono gli italiani rimpatriati da Wuhan. Tra loro c'è anche il giovane di 29 anni che da ieri sera è il primo italiano ad essere stato contagiato dal coronavirus. «Ma qui dormiva in una stanza singola e con noi non ci sono stati molti contatti», dicono gli altri ospiti della struttura.

a pagina 10

IL VERTICE SULLA GIUSTIZIA

Prescrizione, accordo a tre Renzi dice no

di **Giovanni Bianconi**

Accordo a tre nella maggioranza sulla prescrizione. Ma i renziani dicono di «no» e restano isolati. Pd, M5s e Leu: blocco dopo due condanne. «Le norme verranno approvate probabilmente lunedì in un CdM straordinario, uno sarà il disegno di legge delega, l'altro, stiamo valutando, potrebbe essere un decreto legge» ha detto al termine del vertice il ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede. La maggioranza è divisa. Ora nuova mediazione.

a pagina 14

Ferruccio de Bortoli
Salvatore Rossi
LA RAGIONE E IL BUON SENSO
Conversazione patriottica sull'Italia
il Mulino

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**
Il presidente della Repubblica ha visitato a sorpresa una scuola di Roma frequentata da bambini cinesi. Con il metro attuale, qualcuno lo considererebbe un gesto quasi scriteriato. Si tenga conto che né Mattarella né i bambini, ma a quanto ci risulta neanche i corazzieri, indossavano la mascherina. Tra aerei che cadono, treni che deragliano e germi che infettano, uscire di casa sta diventando una scelta eroica. Con i due ferrovieri del Frecciarossa, sono già quaranta le persone cadute sul lavoro in Italia dall'inizio dell'anno: se le avesse uccise il coronavirus, ci sarebbe il panico per le strade. In questo clima, dove di motivi seri per spaventarsi ne esistono a iosa, la visita di Mattarella agli scolari cinesi offre un barlume di speranza. Attraversare i pre-

L'antivirus
giudizi fa bene a tutti. Soprattutto quando a dare l'esempio è un rappresentante delle istituzioni. La storia dei politici che devono assomigliare al «popolo» non mi ha mai convinto. Non per snobismo, ma perché da un politico pretendo che sia migliore di me: non solo più serio e capace, ma anche meno emotivo e credulone. Che non faccia il megafono dei miei incubi, ma provi a mostrarmene l'inconsistenza, per quel che può. I gesti politicamente scorretti sono da qualche tempo i più prevedibili e comodi di tutti. Un uomo di Stato che esprime vicinanza ai bambini di una comunità demonizzata sta facendo qualcosa di scomodo e imprevedibile. Il Caffè, commosso, ringrazia.

Tra simbolismo e futurismo
Gaetano Prevati
Ferrara
Castello Estense
9 febbraio
7 giugno 2020





Germania: si era fatto eleggere con i voti della destra dell'Afd, ma poi il presidente della Turingia si è dimesso. Con la Merkel non si scherza



Venerdì 7 febbraio 2020 - Anno 12 - n° 37
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

Paola Taverna
"In piazza contro i vitalizi. Alleanze regionali? Decide il voto degli iscritti"
DE CAROLIS A PAG. 3

Casta continua
Vitalizi, l'esercito degli ex implora. Caliendo: "Resta lì, non ci lasciare"
PROIETTI A PAG. 3

Due morti
Lodi, Frecciarossa del terrore: "Poteva uccidere molta più gente"
MILOSA E MUSOLINO A PAG. 6-7

Tridico (Inps)
"Reddito, i furbetti avevano già il Rei: però nessuno li aveva scoperti"
CANNAVÒ A PAG. 11

Grandi elusioni
La Fca ammette e fa patti col Fisco: ridarà 700 milioni di tasse non pagate
CAPOZZI E DI FOGGIA A PAG. 10

SuperSanremo
Il Festival è pop e batte tutti i gufi. Le nostre pagelle alle 24 canzoni
MANNUCCI E TRUZZI A PAG. 18-19

"PRESCRIZIONE, LE VITTIME SIAMO TUTTI NOI"

DA OGGI DIAMO VOCE A CHI HA SUBITO PRIMA I REATI E POI L'IMPUNITÀ AI COLPEVOLI. PIAGENTINI (VIAREGGIO): "QUAL È LA GIUSTIZIA PER LA MIA VITA STRAZIATA?"

MASSARI A PAG. 4

ENNESIMO VERTICE SUI PROCESSI
Il lodo Conte convince il Pd e LeU: solo Renzi strepita
ZANCA A PAG. 2

GLI ALIBI E LE BUGIE DEI NOSTRI POLITICI SUI PROCESSI MORTI
GIAN CARLO CASELLI A PAG. 13

Cavilli di battaglia

di MARCO TRAVAGLIO

Dicevamo delle tecniche e delle tattiche dilatorie per allungare i processi e mandarli in prescrizione. Quelle che molti avvocati di imputati eccellenti usano a piene mani, salvo poi negare di saperne niente. I processi a B. ne hanno offerto il catalogo più esaustivo, nel silenzio-assenso dell'avvocatura organizzata e altri improvvisati cultori della "ragionevole durata".

All Iberian. B. e Craxi sono imputati dal 1996 per finanziamento illecito (23 miliardi di lire in Svizzera da Fininvest-All Iberian nel 1991, subito dopo la legge Mammì) e B. anche per i falsi in bilancio sulle centinaia di miliardi di fondi neri del sistema offshore All Iberian. Giugno '98: dopo un anno e mezzo il processo, salta su un legale di B.: "La Procura non ha citato la Fininvest come parte lesa dei falsi in bilancio"; cioè come vittima dei reati del suo padrone e degli altri top manager Fininvest. Così la Fininvest non ha potuto costituirsi parte civile contro B., che non ha potuto chiedersi i danni da solo. Pare una barzelletta, invece è tutto vero. Il processo per tangenti prosegue, ma quello per falsi in bilancio deve ripartire dall'udienza preliminare. Lì i pm citano come parte lesa la Fininvest, che ovviamente non si costituisce contro B., che intanto ha guadagnato 2 anni. Il processo-bis riparte nell'ottobre '98, ma si riblocca subito: i difensori dicono che il capo d'imputazione è generico, non si capisce la differenza tra Fininvest Spa e gruppo Fininvest. I nuovi giudici annullano il rinvio a giudizio: terza udienza preliminare sulle stesse carte. B. finge di voler patteggiare e avvia trattative con i pm. Ma bluffa: pretende una condanna a 3 mesi, commutabile in multa. La Procura gli ride in faccia, ma intanto s'è perso altro tempo. Il terzo rinvio a giudizio arriva a fine 1999 e il secondo dibattimento parte a maggio 2000: tre anni e mezzo buttati. Gli avvocati ricusano la nuova prescrizione, che sarebbe prevenuta anche se ha dato loro ragione annullando il primo rinvio a giudizio. La Corte d'appello respinge l'istanza, ma la Cassazione l'accoglie: altri 9 mesi di udienze buttate. Il processo riparte per la terza volta il 27 marzo 2001. La difesa B. ricusa i due giudici a latere: respinta. Poi B. "riforma" il falso in bilancio: pene più basse, prescrizione più breve e niente più reato se la società è quotata e non è stata quotata da un socio. Siccome Fininvest è quotata e B. non si è querelato da solo, il reato è abolito. Nel 2005, dopo 9 anni di processo di primo grado, la sentenza: B. assolto perché "il fatto non è più previsto dalla legge come reato". Cioè perché l'imputato se l'è depenalizzato.

SEGUE A PAGINA 24

CORONAVIRUS

Allo studio circolare del ministero della Salute

"In quarantena anche i bimbi giunti da Wuhan e provincia"

■ L'idea, nata dal confronto con Istituto superiore di sanità e Protezione civile, è evitare l'ingresso in classe a chi è stato nella zona di Hubei negli ultimi 15 giorni. Mattarella ha fatto visita a una scuola multietnica di Roma

BISBIGLIA, DELLA SALA, MANTOVANI E PASCIUTI A PAG. 8-9

Mannelli

LA FORZA DEL DESTINO

con tutti i bucoialli da difendere in questo paese loche' mi ci vuole a arrivare a l' trenta per cento.?

CHE C'È DI BELLO

Un film "proibito", gli orgasmi a teatro e Bernini sensuale

DA PAG. 20 A PAG. 23

SHERLOCK

Così il dottor Hofmann scoprì la molecola Lsd

MICHAEL POLLAN A PAG. 15

La cattiveria

Di Maio: "Che emozione rivedere sul palco di Sanremo i Ricchi e gli altri due"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT





ANNO XXV NUMERO 32 ... VENERDI 7 FEBBRAIO 2020 - € 1,80

Con l'Alta velocità è diverso. Perché il deragliamento di Lodi riporta alla mente i nostri zainetti e ci ricorda di non dare per scontata la nostra libertà

Non fa bisogna atterrarsi ai zaini per andare in treno da Chiuso per dire Caserta a Roma. Non parliamo di viaggi più lunghi. Se di quelli coi occhi vuoti solo polvere e disagi e stress. Sensazione, erede, condivisa da molti. Solo chi si è potuto permettere raccontava...

che dovrebbe essere sicuro e comodo, anche perché nasce non solo da un sogno antico e comune ma soprattutto dai controlli e monitoraggi costanti. In sostanza dalla efficacia della tecnica, che quando vuole può essere democratica. Quindi ora speriamo che i due macchinisti...

Diffidare degli apocalittici L'allarmismo economico sulla Cina è molto ma molto esagerato, ci dice Tria

"Il coronavirus può che pregiudicare la crescita la rallenterà, ma tutto si recupera. L'Italia farebbe meglio a non cercare alibi"

"rischi da incertezza del diritto"

Roma. Tra chi pensa che nel dramma cinese la globalizzazione rappresenti più il vicino in fatto di conseguenze di conseguenze, responsabilità e ricerca) e chi invece più il virus (in quanto il suo impatto economico e sociale si riflette sul resto del mondo).



Sanremo come la nuova Emilia-Romagna Da "Tolo Tolo" al Festival. L'incantesimo salvini non funziona più e lo schema del leader del popolo è entrato in una fase Mario Adinolfi. Cosa succede quando un nazionalpopulista si ritrova come nemici i fenomeni nazionalpopolari

Es Saremmo fosse la nuova Emilia-Romagna? Quando un politico fissa l'asticella del proprio successo a un livello troppo alto, quando un politico costruisce la sua narrazione promettendo di conquistare presto la Bastiglia, quando un politico afferma ogni giorno di essere pronto da un momento all'altro a marciare su Roma, quando un politico costruisce la sua leadership mosso dalla convinzione di poter mettere nel giro di poco tempo le mani sui pieni poteri del proprio paese, arriva un certo momento in cui quel politico si trova di fronte a due strade diverse. La prima è quella in cui vi è un paese che si prostra improvvisamente ai piedi del leader, la seconda strada è invece quella in cui un leader che sembrava pronto a conquistare il paese si ritrova circondato da pernacchie e ostaggio dello stesso paese che era proprio suo conquistatore.

LEI SI SAGLIA DOTTORE. IL PROBLEMA QUI DA NOI E' IL TCAFFICO!



... di vita non si fa. Forse per noi il traffico è un problema, è stato banno in prima serata, quella in cui Fiorello strappando molte risate aveva fatto notare che "il solo Matteo che funziona in Italia è Don Matteo".

Presentabilista SANREMESE Disimpegnò per tutti Sciandavici a pagina due

GOVERNO RICCHIAPOVERI Dal nostro non inviato a Sanremo Raimondo a pagina due

Beato Di Maio Osserva Crimi, Taverna e Toninelli e se la rida alimentando lo spin sul "disastro dei bislacchi"

Roma. Beati monaci in terra corrono. Se fosse appreso plausibile sospettare che Luigi Di Maio conosca un po' di latinorum non avremmo dubbi: eccò cosa ha pensato il pibe di oro di Pomigliano quando ha deciso di far finta di dimettersi quando a gennaio il tempio di Adriano, qualche settimana fa come dimenticarlo?, si è affilato la cravatta e con un franco sorriso pieno di denti - simile a un elegante antipasto servito a fatica - ha scandito in termini di dubbia consequenzialità la legge che "lascio" ma "non lo" (Merkel e Salvini)

MANIFESTO DELLA DISPERAZIONE E' soffocata nella sua culla moderna la democrazia liberale, nei suoi presupposti decisivi, e il ghigno orrendo della dittatura della propaganda trionfa. Da Washington un'ombra lunga si dispiega sui tutti noi. Trump e il Grande fratello al potere. Son guai

Rosicare è parola debole, eufemistica, ridicola se usata a connotare lo stato d'animo con cui una persona normalmente ragionevole accetta la capitolazione di un paese.

Trump da parte del Senato americano. La parola giusta è "Disperare". Per la generazione che ha vissuto il Watergate, dalla parte giusta anche senza coltivare le illusioni del moralismo imbarazzato, non è un'altra storia che disperare. Nixon fu obbligato a dimettersi per una incursione notturna, ovviamente illegale, dei suoi boy neri negli uffici del Partito democratico, allo scopo di trovare materiale infamante capace di avvantaggiarlo nelle elezioni, con il cover up contro il procedimento di giustizia conseguente.

Devo stare in disaccordo? Nell'esto assoluto per Trump e nel modo in cui si è arrivati, visto che quanto alla materia c'è un identico atteggiamento. La Costituzione americana e alla regola basilare di etica politica di una presidenza che non si sia illegittima. La differenza sta nel fatto che Nixon si dimise perché era stato accusato di aver coperto un condonato dal Senato, dopo essere stato

Imperdonabile Turingia Si dimette Kemmerich, eletto con i voti dell'Afd. Ma c'è uno strappo più profondo

Milano. "Imperdonabile", quel che è successo in Turingia è imperdonabile, ha detto la cancelliera tedesca Angela Merkel. È subito dopo sono arrivate le dimissioni del neoministro governatore della Turingia, il liberale Thomas Kemmerich, premessa per la ripetizione delle elezioni nel Land tedesco di un anno a ottobre. Due giorni fa, Kemmerich è stato votato al Parlamento della regione dai liberali, dalla Odu merkeliana e dalla destra estrema dell'Afd - e questa alleanza è "imperdonabile".

103 ANNI, UN OSCAR Kirk Douglas, la leggenda Mancuso a pagina due

Andrea's Version Tema: "È morto Kirk Douglas, una delle ultime leggende di Hollywood"

Peace & Love and Mattarella, eccolo l'antivirus Ci sono certe cose che mettono di buon umore, a prima vista. Ad esempio quando appare tutto a un tratto la notizia: "Come la vita a

puccio della felpa in testa, e tutti che cantano "Fratelli d'Italia". Una volta sorpresa, una visita informale", ha detto il presidente della Repubblica. È soprattutto ha che stavano per l'appuntamento dei viaggi di Gulliver "per imparare a stare insieme tutti", sembra spontanea come un monologo di quel giorno appaite a quella che Kirk Douglas, una delle ultime leggende di Hollywood, a me, mi sta simpatico da morire. Quando era proprio lui, che era soltanto Kirk, sempre davvero dalla parte di Israele. E quando invece faceva per noi: vuoi travestirti dallo Spartacus che rompeva le catene del Licinio Crasso menando come un fabbro, che finì poi come finì, vuoi nella parte dell'avvocato Dato di "Orizzonti di gloria", allorché difendeva tre soldatini innocenti spuntati dal solito Shearaghi, eccola l'ultima grande leggenda di Hollywood. La quale lungi 103 anni, che riposi in pace, devastanti cogitò certo sempre di procurare agli antenati del dottor Daverio".



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO

VENERDI 7 FEBBRAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 32 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4971 | Giornale del Sud | www.ilgiornale.it

L'EDITORIALE

IL BUON SENSO NON SCIOPERA

di Alessandro Sallusti

Ci sono i virus che attaccano gli umani e i virus umani che attaccano i sistemi costruiti per essere perfetti quale è il Frecciarossa. In entrambi i casi sono tragedie che seminano morte e innescano paure più o meno giustificate. I virus si sconfiggono con la ragione, non con la protesta. Per questo ci pare stonato e affrettato lo sciopero che i sindacati dei ferrovieri - Cgil, Cisl e Uil - hanno proclamato a caldo per oggi. Uno sciopero che va a complicare ulteriormente le cose già incasinate dalla chiusura della linea interessata dall'incidente.

Non ne facciamo una questione di cinica comodità per chi viaggia. Ci chiediamo invece: contro chi è questo sciopero, dato che ancora non sappiamo cos'è successo e chi ha commesso l'errore fatale? Se si scoprirà che a sbagliare è stato un lavoratore, probabilmente iscritto a uno di quei sindacati che oggi incrociano le braccia, quale sarebbe il senso della protesta?

E il vecchio vizio dei sindacati italiani, un automatismo che scatta a prescindere dai fatti, una reazione d'istinto per giustificare la propria esistenza sempre più marginale: tragedia chiama sciopero, quando sarebbe più dignitoso un minuto di silenzio o - per chi ci crede - una veglia di preghiera.

Roberto Gervaso sul tema aveva scritto uno dei suoi memorabili aforismi: «Sciopero: la massa in scena». Non sarà lo sciopero a riportare in vita i due disgraziati ferrovieri, non servirà a fare più luce sull'accaduto né a cambiare le cose, anche perché ancora non si sa quali cose eventualmente andrebbero cambiate.

Non ci preoccupa uno sciopero in più o in meno, i sindacati ne fanno talmente tanti che ormai nessuno ci fa più caso. Lo sciopero è diventato uno strumento burocratico autoreferenziale della categoria che lo indice, che scivola come acqua fresca sull'opinione pubblica alla quale pretenderebbe di rivolgersi per sensibilizzarla sul tema in questione.

Ma soprattutto quando ci sono di mezzo lutti e dolori l'arma dello sciopero andrebbe utilizzata con grande cautela, anche perché indicare generici colpevoli a suon di slogan e retorici discorsi non aiuta la ricerca della verità. La memoria di quei due uomini morti sul lavoro la si dovrebbe rispettare lavorando di più e meglio e lasciando alla giustizia il compito di tirare le conclusioni. Almeno il buon senso non facciamolo deragliare.

servizi da pagina 2 a pagina 6



ALLA FRUTTA Roberto Gualtieri

GOVERNO A CACCIA DI SOLDI

Stangata su negozi e redditi alti

Fisco senza coperture, tornano rincari Iva e Irpef più pesante

Il governo punta alla Fase 2 con la riforma fiscale, ma senza coperture. Così rispuntano i rincari Iva sui beni di lusso (o presunti tali). Oppure c'è l'ipotesi di mettere mano all'Irpef con un sistema «più progressivo», cioè più tasse per i redditi elevati. Intanto al vertice di maggioranza accordo solo su assegno familiare e incapienti, tutto rinvio sulla Plastic tax.

PRESCRIZIONE

Pd e Cinque Stelle fanno fuori Renzi

Signorini a pagina 11

alle pagine 8-9

TRAGEDIA AD ALTA VELOCITÀ

Il virus del Frecciarossa

Un guasto (o un errore) fa deragliare un treno
Morti due ferrovieri: «Rischiosa la strage»

Contagio cinese: primo italiano infettato

LA TERZA SERATA DEL FESTIVAL



PARATA Roberto Benigni arriva all'Ariston dopo nove anni di assenza

Benigni (strapagato) canta l'amore gay Georgina e Cr7 fanno gol all'Ariston

Damascelli, Giordano e Rio alle pagine 26-27

di Luca Fazzo e Paola Fucilieri

Il primo incidente mortale nella storia dell'alta velocità italiana «poteva essere una carneficina». Un Frecciarossa che viaggiava a 290 km/h ha deragliato ieri nel Lodigiano, pare per uno scambio lasciato aperto. Due ferrovieri le vittime.

alle pagine 2-3

NO A DEMONIZZAZIONI

Ma la Tav è l'unica opera che fa più ricca l'Italia

di Marcello Zacché

La perdita di una sola vita umana sul posto di lavoro è una tragedia senza consolazione. Purtroppo c'è anche il dovere, giornalisticamente, di ragionare a mente fredda su elementi e fatti che abbiamo a disposizione. E questi ci dicono che l'Alta velocità ferroviaria non solo è la più importante opera infrastrutturale progettata e realizzata in Italia negli ultimi 50 anni, ma anche l'unico progetto che ha modernizzato il Paese, permettendo a famiglie e imprese di stare al passo, se non davanti al resto del mondo più industrializzato. Secondo uno studio dell'università Federico II di Napoli, rilanciato dal suo (...)

segue a pagina 5

LA POLEMICA SULLA COPPA AL FESTIVAL DI VENEZIA

Giù le mani dal Conte Volpi: l'ossessione di riscrivere la storia

di Marco Gervasoni

Il passato non si dimentica, certo. Ma bisognerebbe prima di tutto conoscerlo e, soprattutto, non manipolarlo per obiettivi politici. Qualche anno fa provocò l'ilarità generale il «urbamento» che il presidente della Camera, Laura Boldrini, confessò di provare di fronte ai «monumenti fascisti», cioè a larga parte dell'edilizia moderna delle nostre città, Eur e Palazzo di giustizia milanese (...)

segue a pagina 24

L'ULTIMA CROCIATA DEGLI ANIMALISTI «PETA»

«Abbiamo sconfitto le pellicce» I nuovi tabù? Sono lana e pelle

di Massimiliano Parente

LA MORTE DI DOUGLAS

Addio Kirk, un mito di Hollywood lungo un secolo

Cinzia Romani

a pagina 25

Nessuno vorrebbe che fosse ucciso nessuno, neppure altri animali non umani, ma il mondo è quello che è, sebbene si stia popolando di vegani che moriranno di carenze proteiche e vitaminiche. Ci sono uomini che hanno cani costretti a una dieta vegana, andrebbero denunciati alla protezione animali. Perché? Perché i cani non sono erbivori.

Tuttavia arrivati alla mezza età, cioè (...)

segue a pagina 19

LA VELOCITÀ COME IL VOLO DI ICARO

Il progresso infallibile è soltanto un'illusione

di Giuseppe Conte

Partenza alle 5.10 dalla Centrale di Milano. C'è ancora il buio fitto della notte. Il Frecciarossa per Salerno ha soltanto 33 persone a bordo. Prende subito velocità, raggiunge quasi 1300 chilometri all'ora. Ci si sente sicuri, invincibili su un treno così. Chiunque di noi l'ha provata, questa sensazione. Sembra

che il rapporto tra il tempo e lo spazio sia cambiato. Ti ricordi quando i treni si fermavano in stazioni che erano nel cuore delle città, quando i finestrini si abbassavano e sulle banchine passavano i carrelli con l'acqua minerale e i sandwich. Allora il viaggio aveva questa dimensione lenta e umana, che ti comunicava (...)

segue a pagina 6



IL GIORNO

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

VENERDÌ 7 febbraio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Cercava le prede tra Legnano e Busto

**Lo stupratore seriale
condannato a 21 anni
per quattro violenze**

Mariani a pagina 20



Berlusconi rinuncia a 46 milioni

**Silvio-Veronica:
accordo
sul divorzio**

Giorgi a pagina 12



Virus killer, un italiano contagiato

Era rientrato da Wuhan con gli altri connazionali ora in quarantena alla Cecchignola. Morto il medico eroe cinese **Rossi alle p. 10 e 11**

Cosa non ha funzionato

La pretesa di viaggiare in sicurezza

Sandro Neri

I lutto, la tragedia avvenuta ieri mattina impongono massimo rispetto e prudenza nei giudizi. Ma è un fatto che quanto successo al Frecciarossa 9595 Milano Centrale-Salerno sulle rotaie di Ospitaletto Lodigiano cambia di colpo il nostro rapporto coi treni ad alta velocità. Quelli che prendiamo, con assoluta serenità, anche più volte a settimana per ragioni di lavoro e che apprezziamo per comodità e, questo è il punto, per sicurezza. Uno standard garantito dal sistema Ertms, deputato alla circolazione dei treni, e invidiato da tutti gli operatori ferroviari del mondo.

Continua a pagina 2

**DERAGLIA UN TRENO A LODI: UCCISI I DUE MACCHINISTI, TRENTUNO FERITI
LA MOTRICE VOLA A 290 CHILOMETRI ORARI. IL PM: SCAMBIO FUORI POSTO**



Servizi e Rondoni alle pagine 2 - 9

DALLE CITTÀ

Milano

Farmacisti compiacenti nella banda del doping

Palma nelle Cronache

Il sondaggio Ipsos

I milanesi e la città:
bene la sicurezza
Area B un disastro

Vazzana nelle Cronache

Milano

Tangentopoli e Craxi: è lite su strade e piazze

Servizio nelle Cronache



Italia Viva tagliata fuori dal patto M5S-Pd

Intesa sulla prescrizione Bonafede sfida Renzi

Coppari a pagina 12



Sanremo: ecco i 'Ronaldinez' e la Vanoni

La notte di Benigni Show all'Ariston

Degli Antoni a pagina 27





Domani su Alias

UCCIARDONE Il progetto «L'arte della libertà» ha portato l'arte contemporanea all'interno del carcere con laboratori per detenuti e operatori penitenziari



Culture

ALDO NATOLI Storia di una famiglia antifascista. Un'anticipazione dal volume «Lettere dal carcere»
Claudio Natoli pagine 10 e 11



Visioni

KIRK DOUGLAS Addio all'attore di «Spartacus» e «Il grande cielo» che sfidò la Black List di McCarthy
Giulia D'Agnoletto Vallan pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
E EURO 2,00

VENERDI 7 FEBBRAIO 2020 - ANNO L - N° 33

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

L'OCCIDENTE ALLA RIVALSA ANTI-CINESE

TOMMASO DI FRANCESCO

«Flussi incontrollati di affermazioni scientificamente infondate o del tutto false, dichiarazioni irresponsabili di esponenti politici, provvedimenti incomprensibili di enti locali e un'informazione ossessivamente concentrata sul Coronavirus hanno dato luogo a una vergognosa ondata di sinofobia nel nostro paese»: parole illuminanti e definitive queste di Gianni Ruffini, direttore di Amnesty International, che fra l'altro accusa: ne faranno le spese i più deboli, le bambine e i bambini, esclusi dal loro diritto all'educazione. Così il gesto di ieri del presidente Mattarella di andare in una scuola frequentata da bambini cinesi, ha un immenso valore civile. Ma forse vale la pena aggiungere qualcosa di più. Perché l'impressione che si ricava dall'opinionismo-ideologismo diffuso in rete, in tv, nei media sull'epidemia di Coronavirus - forse più della stessa paura per un morbo comunque pericoloso -, è che con la Cina si voglia andare ad una rivalsa. Perché il vento anti-cinese spira da tempo, è stato anticipato dall'ideologia dell'America First di Donald Trump che ha fatto della Cina il suo principale nemico strategico, nell'intento di rimettere la Cina e i cinesi «al loro posto». Evocando il racconto che fino a metà degli anni Ottanta, collocava i cinesi tra i «brutti, sporchi e cattivi» della storia, con questa loro mania sessantottarda di un altro modello di sviluppo.

— segue a pagina 15 —

INCIDENTE FERROVIARIO A UNO SCAMBIO VICINO LODI: MORTI DUE MACCHINISTI

Frecciarossa deraglia sull'alta velocità

Il Frecciarossa è deragliato alle 5.35 nei pressi di Ospedaletto Lodigiano, in località Livraga. Stava andando a 290 Km/h quando la motrice è finita fuori dai binari staccandosi dal resto del treno. A bordo c'erano solo 28 persone. Le vittime sono i due macchinisti: Giuseppe Ciccù, 51 anni, e Mario Di Cuozzo, 59 anni. La Procura indaga su uno scambio lasciato in quella che tecnicamente viene definita «falsa posizione», l'ipotesi di reato è disastro colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime. Quel scambio lo avrebbe deviato

dal binario a fianco. Su quel tratto sono stati fatti lavori di manutenzione la notte stessa. «I lavori di manutenzione vengono fatti perché qualcosa si è rotto, se no non c'è motivo per essere lì alle 4 e mezza del mattino», commenta la procura di Lodi. **MAGGIORI A PAGINA 2**

MANUTENZIONE SOTTO ACCUSA «Difetto di comunicazione»

Sulla Piattaforma Integrita Circolazione di Rfi alle 4.45 è stato comunicato che «il deviatore 05» era «disallimentato e in posizione normale». In

realtà non era così. «Pochi operatori e sotto pressione per i tempi stretti», denuncia l'esperto. Il precedente di Lavino nel 2012. **FRANCHI A PAGINA 3**

Il medico di Wuhan, Li Wenliang

Un medico in prima linea



È morto Li Wenliang, 34 anni, il medico che per primo denunciò casi di coronavirus. Punito e poi riabilitato, era ricoverato all'ospedale di Wuhan. Social cinesi in subbuglio. Mattarella visita una scuola multietnica contro i pregiudizi anti-cinesi. Primo italiano contagiato, era tra i 56 connazionali in quarantena alla Cecchignola **PAGINA 9**

TURINGIA

Travolto dai voti di AfD il governatore si dimette



Ieri il neo-governatore Thomas Kemmerich ha ufficializzato la volontà di dimettersi, dopo il terremoto politico innescato dalla sua elezione con i voti di AfD. Merkel: «Un brutto giorno per la democrazia tedesca». Mentre Höcke, il leader della corrente negazionista del partito fascio populista, canta vittoria **CAMETTA A PAGINA 7**

Germania

La deriva dei partiti centristi, in nome dell'anticomunismo

MARCO BASCETTA

Lecco di quanto accaduto nel piccolo Land tedesco orientale della Turingia è enorme. L'intero quadro politico della Germania è in fibrillazione. Tutta Europa ne parla. Con ragione, perché quanto accade sul margine più a destra della politica germanica ha un effetto non solo simbolico.

— segue a pagina 7 —

Primarie Usa

Il caos democratico per fermare Bernie Sanders

FABRIZIO TONELLO

Fermare Bernie Sanders. Anche a costo di scaricare una valanga di denaro in spot televisivi per aprire la strada a un miliardario (Bloomberg), truccare un po' i risultati del voto in Iowa (internamente contraddittori), dice il New York Times, oppure semplicemente proclamare la vittoria di un candidato che non ha vinto (Buttigieg).

— segue a pagina 14 —

Calabria

Mediocre ceto politico contro le vocazioni naturali del territorio

PIERO BEVILACQUA

Il comportamento elettorale dei cittadini calabresi condensa, esasperandolo, le frustrazioni più che decennali degli elettori italiani. Logoramento della fiducia politica, strozzatura nella comunicazione tra elettori ed eletti, per il sistema maggioritario, e soprattutto per l'evasione della domanda sociale.

— segue a pagina 15 —

all'interno

Prescrizione Accordo Pd-5S, ma i renziani non ci stanno

ANDREA FABOZZI **PAGINA 5**

Cucchi I giudici: «Uso distorto del potere, sagra di errori»

ELEONORA MARTINI **PAGINA 4**

Argentina Dilaga la protesta contro l'estrattivismo

CLAUDIA FANTI **PAGINA 9**

00207
9 779033 413930

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Imp. CRM/232103



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILE N° 37 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 7 Febbraio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REINA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 1,20

Il ritorno a terra
Le passeggiate e la vita spaziale tutti i record di Parmisano
Massimo Capaccioli a pag. 39



Lo sport specchio del Paese
Napoli contro Lecce quel che resta del Sud nel calcio
Pino Taormina a pag. 16



Il campione
Valentino Rossi «Se non sarò competitivo meglio smettere»
Flavio Atzori a pag. 19



Il deragliamento del Milano-Salerno: morti i due macchinisti



Lo scambio fatale

►Lodi, il Frecciarossa si è diviso in due a 298 all'ora. Nella notte i lavori in quel tratto. Il pm: i binari fuori posto. L'ipotesi errore umano: non attivati i sistemi di sicurezza

L'analisi
Ma il treno resta il mezzo più sicuro

Andrea Giuricin

Negli ultimi due giorni si sono verificati due incidenti rilevanti nel settore dei trasporti: in Turchia l'uscita di pista di un aereo, spaccato in due al momento dell'atterraggio, e ieri mattina all'alba il deragliamento del treno Frecciarossa Milano-Salerno, nei pressi di Lodi, con la morte dei due macchinisti. Due tragedie che non possono non colpire.

Continua a pag. 5

La vittima di Capua
Mario, il figlio del capostazione quasi in pensione



Barbuto, l'inviato Di Fiore, Guasco e Mancini da pag. 2 a 5

L'epidemia Paura tra gli altri in quarantena nella caserma a Roma
Virus, contagiato un italiano
«Io, a Wuhan un solo giorno»

C'è il primo italiano contagiato dal coronavirus. Era tornato sull'aereo organizzato dallo Stato per rimpatriare i 56 connazionali bloccati a Wuhan. L'esame con il tampone faringeo, ripetuto su tutti quelli che erano sul Boeing dell'Aeronautica, ha rilevato un caso positivo. Si tratta di un lombardo (era stato a Wuhan un solo giorno), sta bene ed è asintomatico, era ospitato alla caserma della Cecchignola, in quarantena con tutti gli altri.

Evangelisti, Marani e Pane alle pagg. 6 e 7

Il vertice sulla giustizia
Prescrizione, accordo Pd-5Stelle
No di Italia viva: la sfida in aula

Maggioranza spaccata sulla prescrizione. M5s, Pd e Leu siglano un accordo sul cosiddetto «lodo Conte bis», che fa scattare il blocco della prescrizione dopo la condanna in primo grado e lo fa diventare definitivo dopo una seconda in appello. Ma Italia viva dice «no».



Nicotra e Conti alle pagg. 10 e 11

Il festival
Sanremo la grande notte di Benigni e Ronaldo



Nella terza tappa di Sanremo irrompe Benigni, con un inno all'amore carnale dal Cantico dei cantici. Nella serata dei duetti canori, poi, il tango sexy di Georgina Rodriguez e il bacio a Cristiano Ronaldo.
Vacalebre alle pagg. 14 e 15

Record in tv
Lode ad Amadeus quando il soldato diventa generale

Federico Vacalebre

Salvate il soldato Amadeus, avevamo scritto, di fronte all'evidente fiorellizzazione del Sanremo 2020. Solo che Anna si è salvata da sola, e ha salvato anche il settantesimo Festival della canzone italiana, giovandosi e gioendo per la sua fiorellizzazione. Certo, l'amico di una vita Rosario gli ha dato una mano grandissima.

Continua a pag. 38

Maltempo La tragedia a Cava de' Tirreni
Gli occhi di Charlie che veglia il padrone ucciso dall'albero



Titti Marrone a pag. 39. L'inviato Carillo a pag. 29

neafit[®]
dimagrire si può

15 ANNI

DETOX
CINQUE-CINQUE-CINQUE

5
GIORNI
ORE
FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI | 800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli

neafit.it





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142 - N° 37 ITALIA
Sped. in A.P. 0833/2003 con L.432004 art.1 c.1 BCB RM

NAZIONALE



Venerdì 7 Febbraio 2020 • S. Teodoro

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Progetto Eni
Un supercomputer studierà le energie del futuro: è il più potente del mondo
Malfetano a pag. 24



L'ipotesi ritiro
La Yamaha c'è ma Rossi è in bilico
«Se competitivo voglio continuare»
Azzori nello Sport



Stasera l'anticipo
Roma, c'è il Bologna vittoria obbligata
Fonseca: gli arbitri non sono equanimi
Carina e Trani nello Sport



Il Messaggero Casa
BENVENUTO
messengerocasa.it

Lodi, Frecciarossa a 290 all'ora deraglia: morti i due macchinisti, 31 feriti



Scambio mortale

►Lo schianto all'alba, nella notte i lavori su quella tratta: l'ipotesi dell'errore umano
I pm: binario posizionato in modo scorretto. Un meccanismo ha evitato la carneficina

La sicurezza
Ma il treno è il più vicino al rischio zero
Andrea Giuricin
Negli ultimi due giorni si sono verificati due incidenti rilevanti nel settore dei trasporti: in Turchia l'uscita di pista di un aereo, spaccato in due al momento dell'atterraggio, e ieri mattina all'alba il deragliamento del treno Frecciarossa Milano-Salerno, nei pressi di Lodi, con la morte dei due macchinisti. Due tragedie che non possono non colpire.
Continua a pag. 5

L'infrastruttura
La rete sovraccarica: manutenzione difficile
Umberto Mancini
Troppi treni e poco tempo per fare la manutenzione di binari e scambi.
A pag. 5
Da pag. 2 a pag. 5

Virus, un contagiato tra gli italiani la paura degli altri in quarantena
►Era tra i 56 rimpatriati da Wuhan. Mattarella, blitz dai bimbi cinesi
ROMA L'esame con il tampone faringeo, ripetuto su tutti i 56 italiani rimpatriati da Wuhan e ora in quarantena alla Cecchignola, ha rilevato un caso positivo. Poi confermato allo "Spallanzani". È il primo caso di un italiano. Intanto su una nave bloccata al largo del Giappone vi sono 35 connazionali. Mattarella visita gli alunni cinesi.
Cocco, Evangelisti e Marani alle pag. 6 e 7

Stop dopo 2 condanne
Prescrizione, no di Iv all'ok sul lodo Conte
Marco Conti
La mediazione del premier Conte sulla prescrizione non decolla e la battaglia si trasferisce in aula. A pag. 11
Alle pag. 10 e 11

Il nodo delle risorse
Riforma fisco, al via con aiuti alle famiglie
Andrea Bassi
I cantieri della riforma fiscale sono partiti. Si parte dalle famiglie per aiutare chi ha figli. Poi toccherà ad autonomi e pensionati. A pag. 17

Sanremo/1
Il politicamente corretto sovrasta anche le canzoni

Mario Ajello
I festival delle mentite spoglie. Il Sanremo che non vorrebbe sembrare politico, ma lo è. Quanta cura nel cercare l'equilibrio giusto, questo ospite sì, questo no. Quanta ansia nel volersi mostrare equanimi e inattaccabili. Quanta retorica nel dire avanti le canzoni e indietro la politica. Si è fatto effettivamente di tutto per risultare impolitici.
Continua a pag. 26



Sanremo/2
Questo non può diventare il festival di Rula
Concita Borrelli
C'era una volta Amadeus, homo erectus e sapiens, che in testa aveva un Festival suo, semplice nel linguaggio e caldo nelle emozioni. E c'era una volta lei, Rula Jebreal, la cui venuta venne annunciata nel bel mezzo dei preparativi come fosse l'Epifania. Lei che è una tra le consigliere di Macron per i diritti delle donne. Grande esperta di politica internazionale in assenza di prove.
Continua a pag. 26
Alle pag. 25 e 26

Stop agevolazioni
Invasione di B&B arriva la stretta salva centri storici
Barbara Jerkov
Arriva una stretta a difesa dei centri storici: tetto agli affitti agevolati per i turisti, a seguito dell'invasione dei Bed&breakfast. Basta girare per qualsiasi città turistica, a cominciare da Roma, per vedere i centri storici trasformati in una sorta di hotel diffuso. Il ministro Franceschini vuole fermare gli abusi.
A pag. 14

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
SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT
E NON HAI PIÙ SCUSE
* Base Mercato Integratori Alimentari a base di Serenoa repens, dati IQVIA Ultimo Anno Mobile Novembre 2019

ASTRI FAVOREVOLI PER IL SAGITTARIO
IL BRANNO BRANNO
Buongiorno, Sagittario! Una spettacolare Luna piena sta per nascere nel segno del Leone. Questa Luna getterà un raggio di luce a Marte nel vostro segno e a Venere in Ariete: va da sé, con queste condizioni favorevoli, che è il momento dei segni di fuoco. Attivatevi nel lavoro e negli affari in generale, se volete, ma soprattutto non perdetevi l'occasione che vi offre Venere di amare e di essere amati. Lasciatevi stregare. Auguri.
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 7 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
INSTANT CEREALS

Civitanova Marche

**Lui ha 92 anni, lei 71
Uniti da mezzo secolo
ora si sono sposati**

Cellini a pagina 17



TUTTI I GIORNI

SANREMO 70°

8 PAGINE

ristora
INSTANT DRINKS

Virus killer, un italiano contagiato

Era rientrato da Wuhan con gli altri connazionali ora in quarantena alla Cecchignola. Morto il medico eroe cinese **Rossi** alle p. 10 e 11

Cosa non ha funzionato

**La pretesa
di viaggiare
in sicurezza**

Sandro Neri

I lutto, la tragedia avvenuta ieri mattina impongono massimo rispetto e prudenza nei giudizi. Ma è un fatto che quanto successo al Frecciarossa 9595 Milano Centrale-Salerno sulle rotaie di Ospitaletto Lodigiano cambia di colpo il nostro rapporto coi treni ad alta velocità. Quelli che prendiamo, con assoluta serenità, anche più volte a settimana per ragioni di lavoro e che apprezziamo per comodità e, questo è il punto, per sicurezza. Uno standard garantito dal sistema Ertms, deputato alla circolazione dei treni, e invidiato da tutti gli operatori ferroviari del mondo.

Continua a pagina 2

**DERAGLIA UN TRENO A LODI: UCCISI I DUE MACCHINISTI, TRENTUNO FERITI
LA MOTRICE VOLA A 290 CHILOMETRI ORARI. IL PM: SCAMBIO FUORI POSTO**



**MORTE
AD ALTA
VELOCITÀ**

Servizi e Rondoni alle pagine 2 - 9

DALLE CITTÀ

Bologna, comitati in fibrillazione

**Passante e tram:
adesso si teme
un ingorgo
tra i due cantieri**

Rosato in Cronaca

BOLOGNA

**Truffa del rossetto
ai danni di anziani
Due sinti nei guai**

Tempera in Cronaca

L'azienda di Alto Reno Terme

**Demm in difficoltà
Chiude reparto,
scatta lo sciopero**

Rimondi in Cronaca



Italia Viva tagliata fuori dal patto M5S-Pd

**Intesa sulla prescrizione
Bonafede sfida Renzi**

Coppari a pagina 12



Sanremo: ecco i 'Ronaldinez' e la Vanoni

**La notte di Benigni
Show all'Ariston**

Degli Antoni a pagina 27

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serravallo Repens (ex. Conio Lurido) e Inulina la Fermea (radice della CROSTACEA) 300 mg e Vit. E 10 mg

30 CAPSULE MIPOL

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



VENERDÌ 7 FEBBRAIO 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 CXXXIV - NUMERO 32, 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



LODI, VIAGGIAVA A 290 KM/H
Lo scambio resta aperto, deraglia il Frecciarossa
Muoiono due macchinisti

GLI ARTICOLI E MINGARDI / PAGINE 2, 3 E 15

IL LEGHISTA RIXI: POSSIAMO VOTARE LA REVOCA DELLE CONCESSIONI AD AUTOSTRADE

Benetton licenzia Toscani La replica del fotografo: «Libero dai loro problemi»

La decisione di Luciano dopo la frase choc sul Morandi: «Vicini alle famiglie»

Il decennale sodalizio che ha legato il gruppo Benetton a Oliviero Toscani è crollato dopo la frase choc sul Morandi («A chi volete che interessi il crollo di un ponte?») pronunciata dal fotografo alla radio. «Impossibile continuare la collaborazione», ha deciso Luciano Benetton. Dura la replica di Toscani: «Ora sono libero dai loro problemi». Il leghista Edoardo Rixi commenta: «La revoca delle concessioni? Si può fare».

COSTANTE, E. ROSSI E VIANI / PAGINE 6 E 7



L'ORDINE DEL MINISTERO

Tommaso Fregatti

Trasporti eccezionali e Tir, scattano nuovi limiti
In Liguria viadotti blindati

Stop ai trasporti eccezionali e divieto di sorpasso per i Tir. Lo ordina il ministero per la sicurezza sui viadotti di A12, A7 e A10. L'ARTICOLO / PAGINA 5

LAGARDE: «LUSSO E TURISMO A RISCHIO». MORITO IL MEDICO CHE DENUNCIÒ IL CONTAGIO

Virus, primo italiano positivo Era appena rientrato da Wuhan

Ora c'è anche un italiano tra i casi positivi al coronavirus. L'uomo è rientrato nei giorni scorsi da Wuhan e gli accertamenti compiuti hanno confermato i sospetti. Intanto,

mentre è morto il medico che denunciò il contagio, la presidente Boc Lagarde, lancia l'allarme per l'economia: «Lusso e turismo sotto a rischio». GRIGNETTI E TOMASELLO / PAGINA 9

TENSIONI NELLA MAGGIORANZA

Prescrizione, stop dopo l'Appello Pd e M5S d'accordo ma Renzi non ci sta

Prescrizione, intesa tra Pd e M5S, ma Renzi non ci sta. BERTINI LOMBARDO E UN COMMENTO DI PANAFARI / PAGINE 15



L'elogio dell'amore di Benigni: al Festival il Cantico dei Cantici

Roberto Benigni ha proposto un monologo sull'amore e la lettura del Cantico dei Cantici. CABONA, GALLETTA, LEDNE, MATTIOLI, NEGRI E TORTAROLO / PAGINE 36, 37, 38

5starù CONTEMPORANEO
SILVER & THE CITY
3234 5678 9012 3456
Genova - Centro Congressi
Magazzini del Galone
010.5388.200
www.manzoniadvertising.it
MSC

BUONGIORNO

La morte di Kirk Douglas riporta alla memoria una celebre scena di Orizzonti di gloria, film che è uno dei tanti gioielli di Stanley Kubrick. Prima guerra mondiale, i francesi devono conquistare il Formicajo, collina pressoché inespugnabile in mano tedesca. Il colonnello Dax (Douglas) è incaricato dell'impresa, cui è contrario perché sarà un'ecatombe. Il generale Mireau fa appello all'amore di bandiera: «Dove c'è un patriota c'è un onest'uomo». E Dax risponde con l'epitaffio di Samuel Johnson: «Il patriottismo è l'ultimo rifugio delle canaglie». Se qualcuno ancora ricorda Johnson lo si deve anche a Kubrick, oltre all'eroico editore Aragone che ha appena pubblicato il Viandante, mille e più pagine di riflessioni del letterato inglese. E però quella frase è passata nel consumo quotidiano

L'ultimo rifugio

MAITIA FELTRI
come il disprezzo del patriottismo, ed è curioso: Johnson era un conservatore persuaso che il primo progressista fosse il Diavolo, e quelli venuti dopo vile scoundrel, altre canaglie, e pure miserabili. Ma quando parlava del patriottismo ultimo rifugio delle canaglie, Johnson si riferiva a quelli del genere di John Stuart III conte di Bute, premier nella seconda metà del Settecento. E cioè uno, secondo Johnson, a cui della patria non importava nulla, la insozzava riempiendosi la bocca per marciare di tradimento gli avversari e rafforzare il suo potere. Dunque, immaginate un oggi, qui, che prima si dichiara nordista, secessionista, comunista, nemico del tricolore, e di colpo diventi nazionalista e sovranista. Ecco, quel tizio, per Johnson, sarebbe uno spaparanzato nell'ultimo rifugio.

REGISTRATORI DI CASSA OMOLOGATI RT

DeVita
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 24490,35 +1,05% | SPREAD BUND 10Y 134,60 +2,50 | €/S 1,1003 -0,18% | BRENT DTD 55,04 -1,64% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

IL
Al via il restyling per il mensile: cambiano logo, concept e formato



Andrea Biondi
a pagina 14

Plus24
Fondi, i gestori che hanno recuperato le perdite del 2018

domani con il quotidiano

Free your winter emotions

Le migliori performance richiedono il massimo controllo.

BlueEarth WINTER YBRB
YOKOHAMA

Fisco, redditi bassi e famiglie obiettivi della riforma Irpef

PARTITO IL CANTIERE

Al Mef ieri primo confronto sugli obiettivi di fondo Gualtieri: clima costruttivo

Tra i temi la semplificazione del bonus per i familiari: l'ipotesi dell'assegno unico

Base imponibile, aliquote, detrazioni, Iva: le posizioni dei partiti a confronto

L'obiettivo di un fisco più favorevole alle famiglie con tagli e più di un'idea teorica; anche gli incipienti, cioè titolari di redditi troppo bassi per sfruttare le detrazioni, sono un problema storico dell'Irpef. Figlie incipienti sono le due parole chiave su cui si è concentrato il primo giro di tavolo, ieri al ministero dell'Economia, sul cantiere

della riforma dell'Irpef destinato nei piani del governo a sfociare in una legge delega entro aprile. «Stiamo lavorando bene, in un bel clima, costruttivo» ha detto il ministro Gualtieri al termine del vertice cui hanno partecipato tra gli altri Castelli (M5S), Guerra (Leu) e Marattin (Italia Viva), con il neo direttore delle Entrate Ruffini. L'incontro è servito essenzialmente ad avviare un confronto sugli obiettivi di fondo più che sulle singole idee dei partiti; la battaglia fra le proposte, e le relative coperture, non è ancora cominciata. Il governo lavora da settimane a una semplificazione della scala di sconti e bonus disseminati nelle varie norme: lo strumento dell'assegno unico, in varie declinazioni a seconda delle diverse condizioni, è da tempo sul tavolo. Quanto ai redditi bassi, tra le ipotesi tecniche per dare un aiuto spiccano l'imposta negativa e l'ampliamento della No Tax Area. — *Servizi e analisi alle pagine 3-3*

2,6 miliardi

L'imponibile relativo al trasferimento della sede fiscale nel Regno Unito per il quale è stato raggiunto l'accordo

Contenzioso Fca salda un conto da 730 milioni

Cimmarati — a pag. 17

Forfettari, corsa alle correzioni

DOPO LA STRETTA

Per le fatture ipotesi ravvedimento. Ritenute con termini ancora aperti

La stretta sui forfatti decisa dalla manovra per il 2020 ha effetto immediato. Il Mef è stato categorico e ora per i contribuenti che avevano, invece, fatto affidamento su un'entrata in vigore dall'anno prossimo dell'enua, le regole scatta la necessità di correre ai ripari. Per il futuro nessun problema: basterà rispettare i vincoli che derivano dall'uscita dal regime forfettario. Per il passato, invece, è possibile utilizzare

il ravvedimento per le fatture emesse senza Iva, sempre che la circolare delle Entrate non confermi l'applicazione dei principi dello Statuto del contribuente. Per gli altri adempimenti contabili e Iva (inclusi i versamenti) si è ancora in tempo a provvedere. In particolare i versamenti di Iva ritenute vanno realizzati, per i pagamenti di gennaio, entro il 17 febbraio. *Gavilli e Tosoni* — a pag. 23

COMMISSIONE BANCHE

La presidente Ruocco: «Ora prevenire altre crisi e niente propaganda»

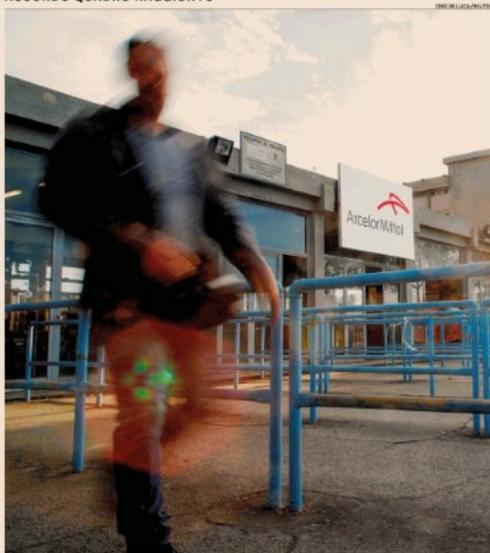
Manuela Perrone
a pagina 8



Un'elezione bipartisan: M5S si divide, decisivi i voti di Pd, Forza Italia e Fdi

— *Servizi a pagina 8*

ACCORDO QUADRO RAGGIUNTO



L'uscita ora è possibile. Anche se alcuni punti sono ancora aperti i Mittal potrebbe andarsene a fine anno

Ex Ilva, Arcelor a novembre può lasciare

Bracco e Fotina — a pag. 11

Unicredit, ai soci 1,4 miliardi

«Nessuna fusione fino al 2023»

BANCHE

Il titolo mette a segno in Borsa un rialzo dell'8,15 per cento

Per UniCredit un bilancio migliore delle attese, una cedola da 1,4 miliardi e, soprattutto, la rassicurazione del ceo, Jean Pierre Mustier, che non ci sarà alcuna operazione di fusione e acquisizione fino al 2023. Il titolo ha messo a segno un aumento dell'8,15%. *Maximilian Cellino* — a pag. 15

FOCUS FINANZA

1 MEDIOBANCA 9,9% La quota di Del Vecchio. Piazzetta Cuccia ripensa la governance <i>Olivieri</i> — a pag. 18	2 ENEL 82,6 Miliardi e di valore in Borsa Il gruppo ha superato i target previsti per il 2019 <i>Serafini</i> — a pag. 18	3 BANCO BPM 0,08 € Stacca il primo dividendo dalla fusione: in porto il processo riorganizzativo <i>Festa</i> — a pag. 26
--	---	--

PANORAMA

NEL LODIGIANO

Treno Frecciarossa deraglia: due morti Sotto accusa lo scambio deviato



Il treno Frecciarossa Milano-Salerno è deragliato prima dell'alba di ieri a Ospedaletto Lodigiano, in provincia di Lodi. Nell'incidente (foto), il primo in 15 anni di alta velocità, 2 morti e 31 feriti. Le vittime sono i due macchinisti: Giuseppe Cicciù (51 anni) e Mario Di Cuomo (59). La causa del deragliamento potrebbe essere stata la manutenzione sbagliata di uno scambio poche ore prima del passaggio del treno. — *Servizi a pagina 9*

ISTRUZIONE

Più iscritti e subito lavoro: ecco le scuole tecniche anti crisi

Tucci, Venturini — a pag. 6

NUOVA PRESIDENZA

Bonomi, Pardini e Mattoli in corsa per Confindustria

Sono tre le autocandidature per la prossima presidenza di Confindustria. Carlo Bonomi (Assolombarda) ha raccolto 54 firme di sostegno, Giuseppe Pardini (Ab Brescia) 26 e Licia Mattoli (vicepresidente di Confindustria) 23 firme. — *a pagina 13*

GIUSTIZIA

Prescrizione, Intesa Pd-M5s ma Italia Viva non ci sta

Si spacca la maggioranza nel vertice a Palazzo Chigi sulla prescrizione. M5s e Pd siglano un accordo sul "dono come bis". Ma Italia Viva dice no e fa sapere agli alleati che non sosterrà questa mediazione. Lunedì probabile CdM sulla riforma del processo. — *a pagina 14*

ACQUISTIAMO GIOIELLI & DIAMANTI

GIOIELLI OREFICERIA 31,00 € / GR. DIAMANTI

Ambrosiano
DA SEMPRE A MILANO

DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 16.30
AMBROSIANO SRL - VIA DEL BOLLO 7 - 20123 MILANO TEL. +39 02 495 19 260

Virus, il turismo rischia perdite da 1,6 miliardi

EMERGENZA SANITÀ

Il calo sulla prossima stagione potrà essere di 13 milioni di turisti

Sono le imprese del turismo finora le più colpite dall'allarme coronavirus. Assoturismo Confesercenti stima un impatto per il turismo pari a 1,6 miliardi di

euro e a 13 milioni di presenze in meno. Federalberghi stima negli hotel prenotazioni in calo fino al 40 per cento con danni che solo per Roma potrebbero ammontare a 500 milioni. L'impatto più grande in questo momento arriva dal blocco totale dei voli dalla Cina. Un punto sul quale ieri è intervenuto anche il presidente di Confindustria, Vincenzo Joccia: «Si riprendano i voli con la Cina». *Marzo Bartoloni* — a pag. 5

PETROLIO, TOTAL IN BASILICATA

Tempa Rossa, 15mila barili al giorno

Jacopo Gilberti — a pagina 12

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA

Milano Unica, il virus cinese non spegne la vetrina del tessile

Marta Casadei — a pag. 28

ILSOLE24ORE.COM



ONLINE Fatti, notizie, approfondimenti, gallery e video: l'informazione diventa Premium



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 7 febbraio 2020
Anno LXXVI - Numero 37 - € 1,20
S. Riccardo

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

Deraglia un convoglio ad alta velocità. Morti i 2 macchinisti, 31 feriti. Colpa dello scambio azionato a mano



FRECCIA NERA

RICOVERATO ALLO SPALLANZANI

Infetto dal coronavirus l'italiano rientrato dalla città del contagio

Accertamenti positivi sull'uomo che era a Wuhan
È il primo connazionale vittima del nuovo morbo

Sereni a pagina 11

Quando non fa comodo, l'autodichia si può superare Onorevole doppio gioco sui vitalizi Per riaverli, evviva la legge «normale»

La Rosa a pagina 5

Rifiuti

Discariche chiuse
Raccolta a rischio
Sbarrate Roccasecca e Civitavecchia
Altra invasione in vista



Novelli a pagina 17

Regione

Case per i violenti
Ecco il dietrofront
La denuncia del Tempo
colpisce nel segno
Proposta in archivio

De Rosa a pagina 15

Suppletive

Pd alle elezioni
senza l'aiutino
Salta il blitz di Gualtieri
Niente finanziamenti
alla Casa delle donne

Magliaro a pagina 14

Il Tempo di Oshø

La Meloni a Washington «Importo Trump in Italia»



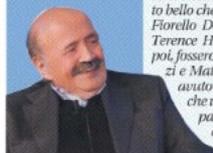
"Che dite, je citofono?"

Solimene a pagina 7

Il diario

di Maurizio Costanzo

Al Festival di Sanremo, ancora in corso, si è avuta prova che il nome Matteo funziona. Fiorello si è presentato alla prima puntata in abito talaro, tipo Don Matteo e ha dialogato in maniera divertente con Amadeus sempre in quei panni. Quindi Don Matteo, Matteo Renzi, Matteo Salvini, ripeto: un nome che va. Certo, sarebbe stato bello che, sul palco dell'Ariston, oltre Fiorello Don Matteo, fosse comparso Terence Hill, il vero Don Matteo. Se, poi, fossero comparsi pure Matteo Renzi e Matteo Salvini, la cosa avrebbe avuto un certo riscontro. Ma anche una valanga di interpellanze parlamentari. Comunque, al di là di Fiorello, mi sembra un buon Sanremo.



Prostamol
Integratore alimentare a base di Serenoa Repens che contribuisce a migliorare la funzionalità della prostata e della vie urinarie
30 CAPSULE MOLTI
A. MENABINI
IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA
SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT
E NON HAI PIÙ SCUSE

Venerdì 7 Febbraio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 31 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



GB SOFTWARE
SOFTWARE CONTABILI E FISCALI

NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE

RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI

www.gbsoftware.it
06-97626328

Paolo Becchi: Renzi ha messo nel suo mirino Conte per impedirgli di fare il partito di centro
Alessandra Ricciardi a pag. 5

INTEGRATO

GESTIONALE PER LO STUDIO

TUTTO INCLUSO da 96 €/mese

www.softwareintegrato.it
06-97626328

è un prodotto **GB SOFTWARE**

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ANTIRICICLAGGIO

Questionario ai commercialisti (da chiudere entro febbraio)
De Angelis a pag. 26

Appalti, ritenute con modelli doc

Grazie al provvedimento firmato ieri è possibile certificare le condizioni per evitare di applicare le nuove regole introdotte dalla legge di Bilancio 2020

AGENZIA ENTRATE

Impatriati e contro esodati, i regimi non si cumulano
Provisio a pag. 28

Pronto il modello di certificazione che consente di evitare l'applicazione delle nuove disposizioni in materia di ritenute sugli appalti. Il rilascio di detto modello, che garantisce la sostanziale affidabilità dell'impresa che effettua i lavori, permetterà in primis di compensare debiti relativi a ritenute sui redditi di lavoro dipendente con crediti fiscali a disposizione dell'impresa stessa. Il provvedimento contiene il modello e le relative istruzioni.

Libardi-Sironi a pag. 27

In Turingia è stata tentata un'operazione sul modello An, ma lo sdoganamento fallisce



Non è durato neppure 24 ore il primo governatore eletto in Germania con i voti dell'estrema destra di AfD. Thomas Kemmerich (Partito liberale democratico-Fdp) è stato infatti costretto a rassegnare le dimissioni. Una decisione «inevitabile», ha ammesso, dopo che l'Afd avrebbe «tentato con un trucco perfido di danneggiare la democrazia». Il voto in Turingia, che avrebbe aperto le porte all'estrema destra al governo, come fu in Italia con Alleanza nazionale con Berlusconi, si è scontrato con il voto della Merkel e dei vertici nazionali della Cdu. Il partito della cancelliera ha sempre rifiutato qualunque accordo con movimenti «nostalgici» del passato nazisti, costringendo Kemmerich al passo indietro.

Pieralisi a pag. 9

NEI PRESSI DI PECHINO

I francesi realizzano una città del vino in Cina
Scarone a pag. 14

NON È TUTTA DA RIDERE

Il cabarettista Maurizio Milani analizza la situazione politica
Patelli a pag. 6

I PREMIATI

A Milano gli Award ai migliori avvocati e studi legali
Mendola alle pagg. 18-19

LICENZIAMENTI

Conciliazione, il termine di 60 giorni vale per l'avvio dell'iter
Cirioli a pag. 31

Emendamento al Milleproroghe prevede indennità di posizione e di risultato per i dirigenti delle agenzie

Incentivi per i dipendenti del fisco

Potenziare le agenzie fiscali anche «per una più incisiva lotta all'evasione fiscale». E quanto prevede un emendamento del governo al Milleproroghe (dl 162/2019). La richiesta di modifica prevede indennità di posizione e di risultato per i dirigenti delle Agenzie delle entrate e per quelli delle dogane e dei monopoli. La spesa prevista è di 8,97 milioni nel 2020 e 11,02 milioni nel 2021. Ma non ha fermato lo sciopero dei dipendenti delle Agenzie, di ieri.

Galli a pag. 25

DIRITTO & ROVESCIO

La politica estera, specie quella fra le grandi potenze, è l'attività politica che più si avvicina alla guerra. Gli antagonisti infatti tendono a non fare sconti. Sono impegnati in un braccio di ferro che non ha mai fine, giocato con tutti i mezzi, su tutti i fronti. Un grande giornale Usa per dimostrare, come si legge nel titolo, che «la Cina sfida la democrazia» ha messo in fila alcune relazioni muscolari di Pechino. Dato che la vedetta dell'Arsenal di Londra, il turco Mehmet Ozil, ha criticato la politica cinese contro i musulmani, la tv cinese ha eliminato la diffusione della partita Arsenal-Manchester e i suoi diritti. Per reagire al sindaco di Praga che sosteneva Taiwan, Pechino ha abolito la tournée dell'Orchestra della capitale ceca in Cina. Gli Usa invece minacciano di stroncare le importazioni alimentari ai paesi che faranno accordi con Huawei per la tecnologia 5G che gli Usa non hanno. Strozzeranno le imprese che lavorano al metano sotto Russia Germania. E spacheranno la schiena a chi vorrà far pagare le tasse (un niente) alle multinazionali. Una del Web. Chi minaccia chi?

È VISTO COME UNA BRECCIA A SUO DANNO

Lo ius soli italiano terrorizza la Germania



Angela Merkel *Giardino a pag. 12*

Sollievo a Berlino per il risultato in Emilia Romagna. Una buona notizia che la Lega sia stata sconfitta, un Salvini primo ministro a Roma è un incubo non solo per Frau Angela. E rassicurante constatare che i grillini siano avviati sul viale del tramonto. Anche qui non si riesce a bloccare i populisti dell'Afd, e il loro successo nel settembre scorso in tre regioni della ex Germania Est, rende ancora impossibile formare una nuova coalizione. Ma le dichiarazioni di alcuni politici del Pd provocano già inquietudine. Si torna a parlare di ius soli, che non esiste in nessun paese d'Europa, tantomeno in Germania. Se l'Italia regala la cittadinanza, si osserva, i nuovi italiani diventano di fatto europei, e un'ora dopo possono liberamente arrivare a Berlino, o altrove. E restarci.

AFFORDABLE ART FAIR

Torna a Milano l'arte di valore ma anche low-cost
Cappiani a pag. 15

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Appalti - Il provvedimento delle Entrate con gli allegati

Etichetta unica - Il testo del decreto

Fisco - Liti sul divieto di sgravio, la sentenza della Cassazione

Impatriati - La risposta a interpellato dell'Agenzia

IO ONLINE

PROPOSTA M5S

Regione Lazio, a chi picchia la moglie sarà assegnata una casa popolare
Becchi a pag. 5

NEL 2019

New York Times, oltre 5 milioni di abbonati carta+digitale
a pag. 17

MEDIA

Telesia, +5,1% i ricavi totali del 2019
Mendola a pag. 17

INTEGRATO **SOFTWARE PER COMMERCIALISTI**

Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...

Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.

da 96 €/mese

è un prodotto **GB SOFTWARE**

SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328

Cin «1» Admte de Ee Banche Leader 2019» a €2,00 in più. Cin «La legge di Bilancio e il decreto collegato» a €5,00 in più. Cin «Antiriciclaggio e direttiva Dac 6» a €4,00 in più.



LA NAZIONE

VENERDÌ 7 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
INSTANT CEREALS

Operazione della Finanza. Arrestata la banda del boss Tagliavia

**I tentacoli dei clan mafiosi
In Toscana 150 milioni sporchi**

Agostini, Paoli e commento di Pini a pagina 9



ristora
INSTANT DRINKS

Virus killer, un italiano contagiato

Era rientrato da Wuhan con gli altri connazionali ora in quarantena alla Cecchignola. Morto il medico eroe cinese **Rossi alle p. 10 e 11**

Cosa non ha funzionato

**La pretesa
di viaggiare
in sicurezza**

Sandro Neri

I lutto, la tragedia avvenuta ieri mattina impongono massimo rispetto e prudenza nei giudizi. Ma è un fatto che quanto successo al Frecciarossa 9595 Milano Centrale-Salerno sulle rotaie di Ospitaletto Lodigiano cambia di colpo il nostro rapporto coi treni ad alta velocità. Quelli che prendiamo, con assoluta serenità, anche più volte a settimana per ragioni di lavoro e che apprezziamo per comodità e, questo è il punto, per sicurezza. Uno standard garantito dal sistema Ertms, deputato alla circolazione dei treni, e invidiato da tutti gli operatori ferroviari del mondo.

Continua a pagina 2

**DERAGLIA UN TRENO A LODI: UCCISI I DUE MACCHINISTI, TRENTUNO FERITI
LA MOTRICE VOLA A 290 CHILOMETRI ORARI. IL PM: SCAMBIO FUORI POSTO**



Servizi e Rondoni alle pagine 2 - 7

DALLE CITTÀ'

Firenze

**Monossido
dalla stufa
Due medici
in rianimazione**

Spano in cronaca

Firenze

**Area Mercafir
Così il Comune
ha fatto il prezzo**

Ulivelli in cronaca

Fiorentina

**Domani arriva
l'Atalanta di Gasp
Vigilia a nervi tesi**

Giorgetti nel Qs



Italia Viva tagliata fuori dal patto M5S-Pd

**Intesa sulla prescrizione
Bonafede sfida Renzi**

Coppari a pagina 12



Sanremo: ecco i 'Ronaldinez' e la Vanoni

**La notte di Benigni
Show all'Ariston**

Degli Antoni a pagina 27

Prostamol
Integratore alimentare a base di Serrano Ripens
(Ex: Coni Lancia e Lancia la Fermezza)
della Prostamol. Dose: 400 mg.

**IL PIÙ VENDUTO
IN FARMACIA***

SCOPRI DI PIÙ SU
BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI

SCAVOLINI

la Repubblica

IL TUO BAGNO,
IL TUO LIVING,
LA TUA CUCINA.

Fondatore Eugenio Scalfari

Weekend

Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°32

Venerdì 7 febbraio 2020

ilvenerdì

Oggi con Weekend e il Venerdì

In Italia € 2,00

GIUSTIZIA

Governo Stavolta si rischia

Prescrizione: intesa Pd-5S, no di Iv Renzi minaccia l'appoggio esterno

Si dal Pd, si da Leu, si da M5S. Come dice il Guardasigilli Bonafede, «alla fine di questo vertice ci sono tre forze politiche che si sono trovate d'accordo». Ma arriva un secco no da Italia Viva di Renzi che respinge qualsiasi ipotesi di accordo. Sulla prescrizione, a Palazzo Chigi e nonostante i tentativi del premier Conte di trovare una soluzione unitaria dopo un'intera giornata di colloqui bilaterali tra Bonafede e i partner del governo, i giallorossi si spaccano sulla giustizia.

di **Ciriaco e Milella** • alle pagine 8 e 9

L'analisi

L'alleanza senza identità a un passo dalla crisi

di **Claudio Tito**

La differenza tra una coalizione e la sommatoria artificiale di alcuni partiti la si può cogliere in quel che è accaduto ieri sera al vertice di maggioranza. Il pretesto stavolta è stato offerto dalle modifiche alla legge sulla prescrizione. Un cavallo di battaglia del Movimento 5Stelle. Un cavaliere da disarcionare per il Pd e soprattutto per Italia Viva. Il governo si ritrova così a un passo dalla crisi. Eppure la giustizia dovrebbe essere uno di quei temi su cui un'alleanza non dovrebbe avere dubbi.

• continua a pagina 34



▲ **Il deragliamento** L'incidente sulla linea dell'alta velocità all'altezza di Lodi: la motrice è uscita dai binari e una carrozza si è ribaltata

Disastro colpevole

Lodi, Frecciarossa deraglia a 292 chilometri orari: morti i due macchinisti, 31 i feriti Sfiolata una carneficina. La causa sarebbe uno scambio posizionato in modo scorretto

Indagine sul fonogramma che la notte prima ha dato via libera sulla linea

Il commento

Un treno ogni 12 minuti Rete sovraccarica

di **Sergio Rizzo**
• a pagina 35

Il treno Frecciarossa Milano-Salerno è deragliato prima dell'alba a Ospedaletto Lodigiano, in provincia di Lodi. Due morti e 31 feriti. Le vittime sono i due macchinisti, Giuseppe Ciccù, 51 anni, e Mario Di Cuozzo, 59. È il primo incidente mortale di un Frecciarossa in Italia. La causa del deragliamento sarebbe la manutenzione sbagliata di uno scambio.

di **De Vito, Giovara, Pisa, Tonacci e Visetti** • alle pagine 2, 3, 4 e 5

L'allarme

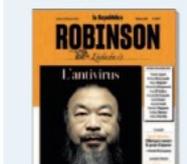
Il buco nero dei controlli nei cantieri

di **Ettore Livini**
• a pagina 6

Ricovertato allo Spallanzani

Virus, primo contagiato italiano È uno dei 56 rientrati da Wuhan

Domani Robinson
L'altra Cina di Ai Weiwei



di **Michele Bocci**

Il primo italiano contagiato dal coronavirus, asintomatico, è un trentenne che era a Wuhan per lavoro. Lo hanno individuato dopo aver fatto a lui e ai 55 ospiti della Cecchignola a Roma un tampone della gola. Intanto in Cina è morto, a causa del virus, il medico cinese che per primo aveva denunciato, inascoltato, il rischio epidemia.

• alle pagine 14 e 15
servizi di **Santelli e Vecchio**

SCARPA.NET
SHOP ONLINE

Lo show a Sanremo

Benigni canta l'amore di tutti

di **Silvia Fumarola**

Entra accompagnato dalla banda, percorre il red carpet e conquista il palco. Roberto Benigni illumina la serata dei duetti. Era stato al Festival nove anni fa. Ieri all'Ariston ha recitato il "Cantico dei cantici": uno show sull'amore universale.

servizi di **Assante e Mensurati**
• alle pagine 40, 41 e 43

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

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie,
Lussemburgo, Marocco, Polonia, Slovenia € 3,00 - Croazia KN 22 -
Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Biblioteca
Latino-Americana
11,90

N2

Sanremo La serata dedicata alle cover con il Benigni show e Ronaldo in platea
COMAZZI, DONDONI, MATTIOLI, TAMBURRINO E VESIGNONI
CON UN INTERVENTO DI LEVANTE - PP. 25-27

Le canzoni Il giudizio di Agliardi "Testi meno banali che in passato"
PIERO NEGRÌ - P. 28

Toro Intervista a Mazzarri "Ero diventato il bersaglio"
GIUGLIEMO BUCCHIERI - P. 37



LA STAMPA



VENERDÌ 7 FEBBRAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.37 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

PARTITO DA MILANO E DIRETTO A SALERNO. LO SCHIANTO NEL LODIGIANO. IL PREFETTO: POTEVA ESSERE UNA CARNEFICINA

Morte sui binari, rete sott'accusa

Sul Frecciarossa due vittime e 31 feriti. Il pm: scambio fuori posto dopo i lavori, sensori non attivati

RADIOGRAFIA DI UN INCIDENTE

IL PERICOLO NEL COLLO DI BOTTIGLIA

ALBERTO MINGARDI

L'incidente di ieri è il primo di questa gravità mai avvenuto su un treno ad alta velocità in Italia.

La linea ferroviaria AV è uno dei pochi segnali di modernità che il nostro Paese si sia dato negli ultimi trent'anni, e particolarmente rilevante è il fatto che, a differenza che altrove, veda tutti i giorni confrontarsi due operatori, uno a capitale pubblico l'altro a capitale privato. Il prezzo del biglietto è l'esito di una concorrenza serrata e viaggiare su alcune tratte è ormai molto conveniente, soprattutto se la prenotazione è fatta con buon anticipo. Questo ha portato a una crescita della domanda del servizio, la quale ha avuto su tutte due conseguenze visibili. In primo luogo ha contribuito vistosamente alla crisi di Alitalia: qualcuno ricorderà che nel 2008, quando il vettore venne acquistato dai «capi-tani coraggiosi», costoro ottennero un sostanziale monopolio sulla rotta Fiumicino-Linate.

CONTINUA A PAGINA 25

Frecciarossa partito da Milano e diretto a Salerno deraglia nel Lodigiano: due vittime e 31 feriti. Il pm: «Scambio fuori posto dopo i lavori e sensori non attivati».

SERVIZI - PP. 2-5

LA CARROZZA DI TESTA

Il team di macchinisti era tra i più esperti

LODOVICO POLETTI - PP. 2-3

DOSSIER

Quel buco nero nelle linee regionali

ROBERTO GIOVANNINI - P. 4



La carrozza rovesciata del treno ad alta velocità Frecciarossa partito da Milano e deragliato nel Lodigiano

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

IN GIAPPONE ANCORA BLOCCATI SU UNA NAVE DA CROCIERA 35 CONNAZIONALI

Coronavirus, primo caso positivo in Italia

Morto il medico che denunciò il contagio

C'è un primo caso di coronavirus tra gli italiani rimpatriati da Wuhan: trasferito allo Spallanzani. Altri 35 connazionali bloccati sulla nave da crociera in Giappone. Morto il medico che denunciò il contagio. TOMASELLO - PP. 9-9

LA PRESIDENTE DELLA BCE

L'allarme di Lagarde: rischi per l'economia

MARCO BRESOLIN - P. 8

IL GOVERNATORE DEL VENETO

Zaia: "I cinesi non sono untori"

FRANCESCO GRIGNETTI - P. 9

PRESCRIZIONE

Intesa Pd-M5s sulla giustizia

Renzi non ci sta

Pd e M5S raggiungono l'intesa sulla giustizia: stop alla prescrizione solo dall'Appello. Renzi: «SS perderanno in Aula». BARBERA, BEL, BERTINI E LONBARDO - PP. 6-7 CON UN INTERVENTO DI PANARARI - P. 25

STAMPA PLUS ST+

LA PORTAVOCE DI POMPEO

PAOLO MASTROLELLI

Ortagus: "Per la pace in Medio Oriente Roma alleata cruciale"

P. 13



IL RIENTRO DI PARMITANO

FABIO ALBANESE

"Mio figlio Luca e le chiamate dallo spazio"

P. 17



LE STORIE

MARIA TERESA MARTINENGO

Al Museo Egizio gli stranieri diventano guide

P. 32

MANUELA ARAMI

L'arte di Lunetta per dire grazie alla gente di Langa

P. 32

IMPORTANTE E SERIA ENOTECA COMPRE VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello | Barbaresco | Whisky | Macallan | Samaroli | Champagne

349 499 84 89

BUONGIORNO

La morte di Kirk Douglas riporta alla memoria una celebre scena di Orizzonti di gloria, film che è uno dei tanti gioielli di Stanley Kubrick. Prima guerra mondiale, i francesi devono conquistare il Formicaio, collina pressoché insospugnabile in mano tedesca. Il colonnello Dax (Douglas) è incaricato dell'impresa, cui è contrario perché sarà un'ecatombe. Il generale Mireau fa appello all'amore di bandiera: «Dove c'è un patriota c'è un onest'uomo». E Dax risponde con l'epitaffio di Samuel Johnson: «Il patriottismo è l'ultimo rifugio delle canaglie». Se qualcuno ancora ricorda Johnson lo si deve anche a Kubrick, oltre all'eroico editore Aragone che ha appena pubblicato il Viandante, mille e più pagine di riflessioni del letterato inglese. E però quella frase è passata nel consumo quotidiano

L'ultimo rifugio

MATTIA FELTRI

come il disprezzo del patriottismo, ed è curioso: Johnson era un conservatore persuaso che il primo progressista fosse il Diavolo, e quelli venuti dopo vile scoundrel, altre canaglie, e pure miserabili. Ma quando parlava del patriottismo ultimo rifugio delle canaglie, Johnson si riferiva a quelli del genere di John Stuart III conte di Bute, premier nella seconda metà del Settecento. E cioè uno, secondo Johnson, a cui della patria non importava nulla, la insozzava riempiendosi la bocca per marciare di tridamento gli avversari e rafforzare il suo potere. Dunque, immaginate uno oggi, qui, che prima si dichiara nordista, secessionista, comunista, nemico del tricolore, e di colpo diventi nazionalista e sovranista. Ecco, quel tizio, per Johnson, sarebbe uno spaparanzato nell'ultimo rifugio.

simatrina Galerie de Beauté

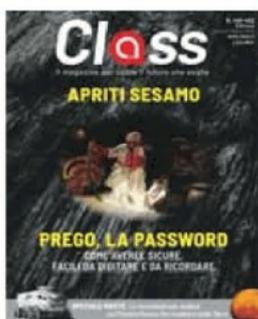
Vive l'amour

Il 14 febbraio è San Valentino

VIENI, VEDI, REGALA

Piazza San Carlo 201, Torino





Stress da password, addio!
 Come creare e usare password sicure, facili da digitare e da ricordare. Un vademecum per gestire in maniera semplice i codici della nostra vita digitale.



Speciale Marte2020.

Le tecnologie e le innovazioni per la conquista del Pianeta Rosso che stanno già cambiando la nostra vita.

Anno XXXI n. 027
 Venerdì 7 Febbraio 2020
 €2,00 *Classditori*



Con MF Magazine for Finance n. 101 a €5,00 (P. 22) + € 2,00 - Con MF Magazine for Living n. 484 a €3,00 (P. 20) + € 2,00 - Con MF Magazine 2018 Anno n. 271 a €4,50 (P. 22) + € 2,00 - Con MF Magazine a €4,50 (P. 22) + € 2,00 - Spettatore n. 477 del 1/11/1990, 2000 n. 107 del 7/10/1990, 2014 n. 107 del 7/10/2014, 2015 n. 107 del 7/10/2015

Da domani puoi usare il futuro che esiste

Class

Il magazine per usare il futuro che esiste

BASTA CON LO STRESS DA PASSWORD!

Come creare e usare password sicure, facili da digitare e da ricordare

Da domani sabato 8 febbraio in edicola con

Classditori

In digitale su www.classabbonamenti.com/class

SCARICA L'APP

Coronavirus: Assoport, nessun caso su navi arrivate Italia

Accordo con il ministero della Salute per controlli più serrati

(ANSA) - GENOVA, 6 FEB - "Nessun caso di coronavirus tra i marittimi arrivati in Italia con le navi". Lo afferma **Assoport**, l'associazione dei porti Italiani. "Confermiamo quanto abbiamo sostenuto nei giorni scorsi: occorre evitare allarmismi frutto di disinformazione o di notizie frammentarie e incomplete, che potrebbero essere molto dannose per la portualità nazionale. Le autorità lavorano tutte a stretto contatto e l'attenzione è alta, con un monitoraggio continuo. A tal proposito vorrei sottolineare che al momento non si è verificato alcun caso di coronavirus all'interno delle navi, sia merci che passeggeri, approdate in questi giorni e che al personale che lavora nei porti in questi giorni verrà fornito tutto quanto necessario per poter operare al meglio". Lo afferma Daniele Rossi presidente di **Assoport**. "A rafforzare il nostro operato il Ministero della Salute ha diramato una circolare contenete disposizioni per tutti gli uffici di Sanità Marittima nei porti. Nella circolare è previsto per ogni nave, a prescindere dalla provenienza, di richiedere il rilascio della Libera Pratica Sanitaria al locale ufficio di Sanità Marittima. La LPS dovrà essere corredata, tra l'altro, oltre che dalle dichiarazioni in materia sanitaria, anche dall'elenco dei porti toccati negli ultimi 14 giorni. Nel caso sia ritenuto necessario, l'Autorità Marittima fornirà adeguato supporto". (ANSA).



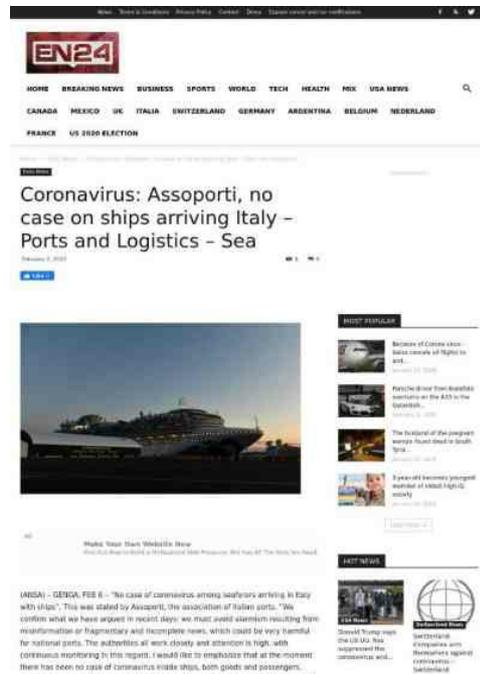
Assoporti: Evitare allarmismi, nessun caso di Coronavirus su navi approdate in Italia

Assoporti: nessun caso Coronavirus su navi arrivate in Italia - Col Ministero della Salute per controlli più serrati Roma - Il presidente di **Assoporti**, Associazione dei porti italiani, Daniele Rossi, interviene al fine di fare chiarezza sulla questione Coronavirus. " occorre evitare allarmismi frutto di disinformazione oppure notizie frammentarie e incomplete , che potrebbero essere molto dannosi per la portualità nazionale . " Specifica Rossi in una nota diffusa ai media. " L'attenzione dimostrata sul tema Coronavirus dal ministero della Salute conferma quanto abbiamo sostenuto nei giorni scorsi ". "Le autorità lavorano tutte a stretto contatto e l'attenzione è alta, con un monitoraggio continuo. A tal proposito vorrei sottolineare che al momento non si è verificato alcun caso di coronavirus all'interno delle navi, sia merci che passeggeri, approdate in questi giorni e che al personale che lavora nei porti in questi giorni verrà fornito tutto quanto necessario per poter operare al meglio .' Ha sottolineato il presidente dei porti nazionali. ' A rafforzare il nostro operato il ministero della Salute ha diramato una circolare contenete disposizioni per tutti gli uffici di Sanità Marittima nei porti . Nella circolare è previsto per ogni nave, a prescindere dalla provenienza, di richiedere il rilascio della Libera Pratica Sanitaria (c.d. LPS) al locale ufficio di Sanità Marittima. La LPS dovrà essere corredata, tra l'altro, oltre che dalle dichiarazioni in materia sanitaria, anche dall'elenco dei porti toccati negli ultimi 14 giorni. Nel caso sia ritenuto necessario, l'Autorità Marittima fornirà adeguato supporto .' "



Coronavirus: Assoport, no case on ships arriving Italy

(ANSA) GENOVA, FEB 6 No case of coronavirus among seafarers arriving in Italy with ships. This was stated by **Assoport**, the association of Italian ports. We confirm what we have argued in recent days: we must avoid alarmism resulting from misinformation or fragmentary and incomplete news, which could be very harmful for national ports. The authorities all work closely and attention is high, with continuous monitoring. In this regard, I would like to emphasize that at the moment there has been no case of coronavirus inside ships, both goods and passengers, which has landed in these days and that the staff working in ports in these days will be provided with everything necessary to be able to do your best. This was stated by Daniele Rossi president of **Assoport**. To strengthen our work, the Ministry of Health has issued a circular containing provisions for all the maritime health offices in the ports. The circular provides for each ship, regardless of origin, to request the release of the Free Health Practice at the local office Maritime Health. The LPS must be accompanied, among other things, not only by health declarations, but also by the list of ports touched in the last 14 days. If deemed necessary, the Maritime Authority will provide adequate support. (HANDLE).



Assoporti: nessun caso Coronavirus su navi arrivate in Italia. Col Ministero della Salute per controlli più serrati - Ferpress

(FERPRESS) Roma, 7 FEB L'attenzione dimostrata sul tema Coronavirus dal Ministero della Salute conferma quanto abbiamo sostenuto nei giorni scorsi: occorre evitare allarmismi frutto di disinformazione oppure notizie frammentarie e incomplete, che potrebbero essere molto dannosi per la portualità nazionale. Le autorità lavorano tutte a stretto contatto e l'attenzione è alta, con un monitoraggio continuo. A tal proposito vorrei sottolineare che al momento non si è verificato alcun caso di coronavirus all'interno delle navi, sia merci che passeggeri, approdate in questi giorni e che al personale che lavora nei porti in questi giorni verrà fornito tutto quanto necessario per poter operare al meglio. ha dichiarato Daniele Rossi presidente di **Assoporti**. A rafforzare il nostro operato il Ministero della Salute ha diramato una circolare contenete disposizioni per tutti gli uffici di Sanità Marittima nei porti. Nella circolare è previsto per ogni nave, a prescindere dalla provenienza, di richiedere il rilascio della Libera Pratica Sanitaria (c.d. LPS) al locale ufficio di Sanità Marittima. La LPS dovrà essere corredata, tra l'altro, oltre che dalle dichiarazioni in materia sanitaria, anche dall'elenco dei porti toccati negli ultimi 14 giorni. Nel caso sia ritenuto necessario, l'Autorità Marittima fornirà adeguato supporto.



«Nessun caso nei porti italiani»

«Nessun caso di coronavirus tra i marittimi arrivati in Italia con le navi». Lo afferma **Assoport**, l'associazione dei porti Italiani. «Confermiamo quanto abbiamo sostenuto nei giorni scorsi: occorre evitare allarmismi frutto di disinformazione o di notizie incomplete. Al momento non si è verificato alcun caso di coronavirus all'interno delle navi, sia merci che passeggeri, approdate in questi giorni e che al personale che lavora nei porti in questi giorni verrà fornito tutto quanto necessario per poter operare al meglio».



Assoport: nessun caso di coronavirus sulle navi arrivate in Italia

Il Ministero della Salute ha disposto controlli più serrati nei porti L'Associazione dei Porti Italiani (**Assoport**) ha ribadito la necessità di evitare allarmismi circa la diffusione del contagio da coronavirus. «L'attenzione dimostrata sul tema coronavirus dal Ministero della Salute - ha sottolineato il presidente dell' associazione, Daniele Rossi - conferma quanto abbiamo sostenuto nei giorni scorsi: occorre evitare allarmismi frutto di disinformazione oppure notizie frammentarie e incomplete, che potrebbero essere molto dannosi per la portualità nazionale. Le autorità lavorano tutte a stretto contatto e l' attenzione è alta, con un monitoraggio continuo. A tal proposito - ha aggiunto Rossi - vorrei sottolineare che al momento non si è verificato alcun caso di coronavirus all' interno delle navi, sia merci che passeggeri, approdate in questi giorni e che al personale che lavora nei porti in questi giorni verrà fornito tutto quanto necessario per poter operare al meglio». «A rafforzare il nostro operato - ha reso noto il presidente di Assoport, - il Ministero della Salute ha diramato una circolare contenete disposizioni per tutti gli uffici di Sanità Marittima nei porti. Nella circolare è previsto per ogni nave, a prescindere dalla provenienza, di richiedere il rilascio della Libera Pratica Sanitaria (la cosiddetta LPS) al locale ufficio di Sanità Marittima. La LPS dovrà essere corredata, tra l' altro, oltre che dalle dichiarazioni in materia sanitaria, anche dall' elenco dei porti toccati negli ultimi 14 giorni. Nel caso sia ritenuto necessario, l' Autorità Marittima fornirà adeguato supporto».

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Trasporto
6 febbraio 2020

Assoport: nessun caso di coronavirus sulle navi arrivate in Italia

Il Ministero della Salute ha disposto controlli più serrati nei porti

L'Associazione dei Porti Italiani (Assoport) ha ribadito la necessità di evitare allarmismi circa la diffusione del contagio da coronavirus. «L'attenzione dimostrata sul tema coronavirus dal Ministero della Salute - ha sottolineato il presidente dell' associazione, Daniele Rossi - conferma quanto abbiamo sostenuto nei giorni scorsi: occorre evitare allarmismi frutto di disinformazione oppure notizie frammentarie e incomplete, che potrebbero essere molto dannosi per la portualità nazionale. Le autorità lavorano tutte a stretto contatto e l' attenzione è alta, con un monitoraggio continuo. A tal proposito - ha aggiunto Rossi - vorrei sottolineare che al momento non si è verificato alcun caso di coronavirus all' interno delle navi, sia merci che passeggeri, approdate in questi giorni e che al personale che lavora nei porti in questi giorni verrà fornito tutto quanto necessario per poter operare al meglio».

A rafforzare il nostro operato - ha reso noto il presidente di Assoport, - il Ministero della Salute ha diramato una circolare contenente disposizioni per tutti gli uffici di Sanità Marittima nei porti. Nella circolare è previsto per ogni nave, a prescindere dalla provenienza, di richiedere il rilascio della Libera Pratica Sanitaria (la cosiddetta LPS) al locale ufficio di Sanità Marittima. La LPS dovrà essere corredata, tra l' altro, oltre che dalle dichiarazioni in materia sanitaria, anche dall' elenco dei porti toccati negli ultimi 14 giorni. Nel caso sia ritenuto necessario, l' Autorità Marittima fornirà adeguato supporto».

Leggi in formato Archival Browsable - Scaricati al servizio gratuito

Cerca il tuo abbonamento	Data di arrivo	Data di partenza	
Altri abbonamenti	6 Feb 2020	7 Feb 2020	Cerca

Indice - Primo Piano - Indire notizie
info@ars - Piazza Matteotti 10 - 10123 Genova - ITALIA
tel. 010 2403122 - fax 010 2187008 - 02002

Assoporti: nessun caso coronavirus su navi arrivate in Italia

Col ministero della Salute per controlli più serrati

ROMA L'attenzione dimostrata sul tema coronavirus dal ministero della Salute conferma quanto abbiamo sostenuto nei giorni scorsi: occorre evitare allarmismi frutto di disinformazione oppure notizie frammentarie e incomplete, che potrebbero essere molto dannosi per la portualità nazionale. Le autorità lavorano tutte a stretto contatto e l'attenzione è alta, con un monitoraggio continuo. A tal proposito vorrei sottolineare che al momento non si è verificato alcun caso di coronavirus all'interno delle navi, sia merci che passeggeri, approdate in questi giorni e che al personale che lavora nei porti in questi giorni verrà fornito tutto quanto necessario per poter operare al meglio. Sono queste le parole del presidente di **Assoporti** Daniele Rossi in merito alla questione. A rafforzare il nostro operato il ministero della Salute ha diramato una circolare contenente disposizioni per tutti gli uffici di Sanità Marittima nei porti. Nella circolare è previsto per ogni nave, a prescindere dalla provenienza, di richiedere il rilascio della Libera pratica sanitaria (c.d. LPS) al locale ufficio di Sanità Marittima. La LPS dovrà essere corredata, tra l'altro, oltre che dalle dichiarazioni in materia sanitaria, anche dall'elenco dei porti toccati negli ultimi 14 giorni. Nel caso sia ritenuto necessario, l'Autorità Marittima fornirà adeguato supporto.



The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. The main article title is 'Assoporti: nessun caso coronavirus su navi arrivate in Italia' with a sub-headline 'Col ministero della Salute per controlli più serrati'. A video player shows Daniele Rossi, president of Assoporti, speaking. The article text is partially visible, matching the main text on the page. On the right, there is a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items.

Rossi (Assoport): "Allarmismi sul Coronavirus privi di fondamento"

Roma 'Mi sento di invitare tutti ad evitare allarmismi esagerati e privi di fondamento, che avrebbero effetti devastanti sul sistema'. Daniele Rossi, presidente di **Assoport**, ha espresso oggi 'piena fiducia' nelle autorità sanitarie italiane a proposito dell'allarme Coronavirus. 'Le istituzioni che operano in ambito portuale, in primis gli uffici preposti alla Sanità marittima, Agenzia delle Dogane e Capitaneria di Porto, verificano con cura tutte le navi in arrivo in porto prima di rilasciare l'autorizzazione all'ormeggio e lo scarico di merci o lo sbarco di persone. Come Autorità di sistema portuale continua lavoriamo a stretto contatto con queste istituzioni al fine di garantire la massima sicurezza per tutti. Troviamo inutile e dannoso creare psicosi generalizzate e ingiustificate. Quello che stiamo facendo è monitorare con attenzione l'evoluzione della situazione, per assicurare operazioni portuali sicure. Non dobbiamo dimenticarci che i porti collegati alla Cina rappresentano numeri importanti per l'economia del Paese, e quindi ogni allarmismo va evitato'. **Assoport** ritiene che la normativa sulla spending review non sia applicabile alle Autorità di sistema portuale. Ma anche ammesso che lo fosse, deve essere interpretata in modo corretto, altrimenti per alcune autorità potrebbe portare veramente alla paralisi dello scalo', ha aggiunto Rossi al termine della riunione della conferenza dei presidenti dei porti con il ministro dei Trasporti Paola De Micheli, rilanciando sul tema della spending review prevista nell'ultima legge di bilancio, secondo cui le Autorità non potranno affrontare spese per acquisto di beni e servizi per un importo superiore alla media di quanto speso nel triennio 2016, 2017 e 2018. Il tema non poteva avere risposte da quel tavolo, ma ha raccolto comunque il grido arrivato da tutti i presidenti. 'Ci sono Autorità di sistema portuale che vedrebbero dimezzata la loro capacità di spesa anche sui servizi essenziali, quindi non c'è dubbio che la norma deve essere letta con molta attenzione. Bisogna capire se si applica alle Autorità portuali, e noi riteniamo di no, e quali sono le spese che ricomprende: dubito che possano esserlo anche alcuni servizi essenziali'. Un esempio? 'Teoricamente potrebbero rientrare nei tagli le spese per la sicurezza. Ma non è possibile che sia così'.

informative

Il nostro sito e gli strumenti di terra usati in ogni imbarco italiano dei portuali, dei di navigazione e indici di e forme
 non di solito e più importanti hanno per il funzionamento e per il funzionamento della nostra struttura della nostra
 per la
 di assicurare il diritto di credito e solo identificati chiamando il numero verde 800 000 000, attraverso la
 navigazione di questa pagina, il credito di fine si può essere e continuare a navigare in altre modo.

scopi di più e personalizza

Rossi (Assoport): Allarmismi sul Coronavirus privi di fondamento"

06 FEBBRAIO 2020 - Italiana



Roma - "Mi sento di invitare tutti ad evitare allarmismi esagerati e privi di fondamento, che avrebbero effetti devastanti sul sistema". **Daniele Rossi, presidente di Assoport**, ha espresso oggi "piena fiducia" nelle autorità sanitarie italiane a proposito dell'allarme **Coronavirus**. "Le istituzioni che operano in ambito portuale, in primis gli uffici preposti alla Sanità marittima, Agenzia delle Dogane e Capitaneria di Porto, verificano con cura tutte le navi in arrivo in porto prima di rilasciare l'autorizzazione all'ormeggio e lo scarico di merci o lo sbarco di persone. Come Autorità di sistema portuale - continua - lavoriamo a stretto contatto con queste istituzioni al fine di garantire la massima sicurezza per tutti. Troviamo inutile e dannoso creare psicosi generalizzate e ingiustificate. Quello che stiamo facendo è monitorare con attenzione l'evoluzione della situazione, per assicurare operazioni portuali sicure. Non dobbiamo dimenticarci che i porti collegati alla Cina rappresentano numeri importanti per l'economia del Paese, e quindi ogni allarmismo va evitato".

Assoport ritiene che la normativa sulla spending review non sia applicabile alle Autorità di sistema

Articoli correlati

Al settore serve una nuova informazione libera"

Roma - Le associazioni dei terminalisti salgono la scialba di una n...

Il nostro benvenuto a bordo all'equipaggio di ShipMag

Silano - Pubbliciamo il messaggio augurale di Cesare Gualini...

Porti: Rossi, su tasse posizione condivisa con il ministro

'Scali italiani hanno specificità di cui Ue deve tenere conto'

(ANSA) - GENOVA, 06 FEB - "Abbiamo condiviso in modo ufficiale l'atteggiamento da tenere nella vicenda della tassazione dei porti. La posizione dell' Italia è che la peculiarità dei porti italiani merita da parte della Commissione Ue un approfondimento attento e un' analisi condivisa, non deve essere basata su pregiudizi o analisi sommarie": Daniele Rossi, presidente dell' Autorità di sistema portuale che gestisce lo scalo di Ravenna e presidente di **Assoporti**, sottolinea dopo riunione della conferenza dei presidenti delle Autorità di sistema portuale con il ministro dei Trasporti Paola De Micheli, qual è la risposta dell' Italia alla Commissione europea che chiede di tassare i porti italiani. "La volontà condivisa con la conferenza - spiega - è mantenere un dialogo aperto con l' Ue, ma fermo su alcuni punti, a partire dal fatto che le Autorità di sistema portuale sono enti non economici, non generano attività d' impresa". Ma c' è anche un altro nodo. "C' è una specificità dei porti italiani dovuta alla posizione geografica di cui tenere conto - aggiunge Rossi -. I porti del Nord Europa non devono confrontarsi, come noi, con Tanger Med o con i porti dell' altra sponda dell' Adriatico o del Tirreno, dove ci sono zone franche, normative sul lavoro completamente diverse, condizioni non uguali e non simili e quindi con un vantaggio competitivo enorme. La Commissione deve fare valutazioni di tipo politico oltre che giuridico". La conferenza dei presidenti dei porti italiani ha discusso anche del regolamento attuativo delle concessioni portuali che sarà pronto in tempi brevi. (ANSA).



Spending review: Rossi, non applicabile a Autorità portuali

'Per alcune realtà potrebbe portare alla paralisi dello scalo'

(ANSA) - GENOVA, 6 FEB - "Assoport" ritiene che la normativa sulla spending review non sia applicabile alle Autorità di sistema portuale. Ma anche ammesso che lo fosse, deve essere interpretata in modo corretto, altrimenti per alcune autorità potrebbe portare veramente alla paralisi dello scalo". Daniele Rossi presidente di Assoport e dell' Autorità portuale che gestisce il porto di Ravenna, al termine della riunione della conferenza dei presidenti dei porti con il ministro dei Trasporti Paola De Micheli ("intensa e proficua"), rilancia sul tema della spending review prevista nell' ultima legge di bilancio, secondo cui le authority non potranno affrontare spese per acquisto di beni e servizi per un importo superiore alla media di quanto speso nel triennio 2016, 2017 e 2018. Il tema non poteva avere risposte da quel tavolo, ma ha raccolto comunque il grido arrivato da tutti i presidenti. "Ci sono Autorità di sistema portuale che vedrebbero dimezzata la loro capacità di spesa - sottolinea Rossi - anche sui servizi essenziali, quindi non c' è dubbio che la norma deve essere letta con molta attenzione. Bisogna capire se si applica alle autorità portuali, e noi riteniamo di no, e quali sono le spese che ricomprende: dubito che possano esserlo anche alcuni servizi essenziali" dice. Un esempio? "Teoricamente potrebbero rientrare nei tagli le spese per la sicurezza. Ma non è possibile che sia così". (ANSA).



Rossi: "Impossibile applicare la spending review ai porti"

Roma - «**Assoport** ritiene che la normativa sulla spending review non sia applicabile alle Autorità di sistema portuale. Ma anche ammesso che lo fosse, deve essere interpretata in modo corretto, altrimenti per alcune autorità potrebbe portare veramente alla paralisi dello scalo». Daniele Rossi, presidente di **Assoport** e dell' Autorità portuale di Ravenna , al termine della riunione della conferenza dei presidenti dei porti con il ministro dei Trasporti Paola De Micheli («intensa e proficua»), rilancia sul tema della spending review prevista nell' ultima legge di bilancio, secondo cui le authority non potranno affrontare spese per acquisto di beni e servizi per un importo superiore alla media di quanto speso nel triennio 2016, 2017 e 2018. Il tema non poteva avere risposte da quel tavolo, ma ha raccolto comunque il grido arrivato da tutti i presidenti. «Ci sono Autorità di sistema portuale che vedrebbero dimezzata la loro capacità di spesa - sottolinea Rossi - anche sui servizi essenziali, quindi non c' è dubbio che la norma deve essere letta con molta attenzione. Bisogna capire se si applica alle autorità portuali, e noi riteniamo di no, e quali sono le spese che ricomprende: dubito che possano esserlo anche alcuni servizi essenziali» dice. Un esempio? «Teoricamente potrebbero rientrare nei tagli le spese per la sicurezza. Ma non è possibile che sia così».



Il Piccolo

Trieste

ferriera di servola

Nasce la cabina di regia sullo stop all' area a caldo

Definita la road map in vista dello spegnimento di cokeria e altoforno Arvedi conferma la volontà di concludere le operazioni a metà marzo

trieste. Fabio Scoccimarro, venerdì scorso, aveva chiesto al gruppo Arvedi il cronoprogramma della chiusura dell' area a caldo della Ferriera di Servola e la risposta è arrivata ieri. I tempi sono quelli annunciati: le operazioni partiranno entro fine febbraio e si chiuderanno verosimilmente tra la seconda e la terza settimana di marzo. Un lavoro dunque lungo circa una ventina di giorni, durante i quali sarà attiva una cabina di regia composta da Siderurgica triestina, Regione con l' assessorato all' Ambiente, Arpa, Vigili del fuoco e Azienda sanitaria. I passi definitivi verso la "fermata" erano stati resi noti proprio nella riunione della scorsa settimana in cui la proprietà informò di avere ordinato i componenti tecnici e gli impianti necessari ad avviare le procedure di disattivazione di cokeria, agglomerato, altoforno e macchina a colare. Ma l' assessore regionale all' Ambiente aveva insistito in merito alle tempistiche. Ed è stato ascoltato. «Dopo il tavolo convocato in assessorato e la lettera formale con cui si chiedeva alla società il cronoprogramma della "fermata" dell' area a caldo della Ferriera - la precisazione di ieri -, Acciaierie Arvedi ha presentato la documentazione richiesta comunicando che le procedure cominceranno entro fine febbraio». L' iter è dunque sostanzialmente definito. Gli uffici dell' amministrazione, fa sapere ancora Scoccimarro, «valuteranno la documentazione e la prossima settimana, come promesso, convocherò una conferenza stampa per spiegare cosa sta per succedere nello stabilimento siderurgico e gli eventuali inconvenienti che potrebbe comportare lo spegnimento dei vari impianti, anche se va ricordato che la società si avvale di esperti che già nel 2014 hanno spento la cokeria di Piombino, mentre a Trieste questo non avviene da oltre vent' anni». Saranno gli stessi tecnici in passato alle dipendenze della toscana Lucchini a gestire il protocollo, a partire dallo stop alle fiamme del nastro trasportatore dell' agglomerato, cui seguirà la fermata della cokeria e infine dell' altoforno, che potrebbe arrivare alla disattivazione nella prima metà di marzo. Secondo l' Arpa non mancheranno gli sforamenti, che saranno misurati attraverso le centraline di monitoraggio di Servola. Gli ultimi macchinari a spegnersi saranno quelli dedicati alla depurazione delle acque e le caldaie che producono il vapore che dalla Ferriera verrà inviato alla vicina Linde Gas, per ottenere l' azoto necessario a tenere in pressione e dunque in sicurezza gli impianti. Le informazioni di dettaglio giunte ieri, osserva ancora Scoccimarro, «sono un ulteriore tassello che si aggiunge allo scambio di lettere di agosto con i massimi vertici del gruppo Arvedi che porterà Servola a un' industria finalmente ecosostenibile. Adesso tutte le energie della Regione si concentreranno sul controllo di questa fase delicata e alla tutela del livello occupazionale con il contributo di tutti gli enti coinvolti nell' Accordo di programma». La seconda fase sarà poi quella della dismissione, in vista della quale andrà peraltro deciso l' eventuale passaggio di proprietà dei terreni all' **Autorità portuale**, con conseguente bonifica in capo a un soggetto diverso, individuato dalle istituzioni pubbliche. --M.B. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

l' incontro promosso da limes

Le tensioni tra Iran e Stati Uniti e i riflessi sull' economia regionale

Andrea Pierinistrieste. Dallo storico accordo sul nucleare dell' aprile del 2015 ai bombardamenti voluti da Donald Trump. Il braccio di ferro tra Stati Uniti e Iran è stato al centro dell' incontro organizzato da Limes Italia per presentare il nuovo numero in edicola oggi. Numero che affronta proprio la complessità dei rapporti con il Paese mediorientale con cui il Friuli Venezia Giulia aveva iniziato a tessere rapporti commerciali e non solo. A introdurre i lavori Luciano Larivera, direttore del Centro Culturale Veritas di Trieste, che ha ricordato l' assetto religioso del Paese mussulmano caratterizzato da una forte presenza sciita. «Nel 2016 il Fvg, con la governatrice Debora Serracchiani e il presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino, firmò una serie di accordi legati al porto che sono stati congelati due anni dopo quando il presidente statunitense Donald Trump ha cancellato l' intesa sul nucleare del 2015. Il 30 ottobre scorso anche l' attuale assessore regionale Barbara Zilli incontrò l' ambasciatore della Repubblica islamica dell' Iran in Italia, Hamid Bayat, per rilanciare la collaborazione per la costruzione di un sincrotrone per la produzione di luce ad altissima frequenza. Non bisogna dimenticare che sono circa un centinaio gli iraniani in città di cui molti universitari e ricercatori». Lucio Caracciolo, direttore di Limes, ha invece spiegato che «quando gli Stati Uniti applicano una sanzione inevitabilmente penalizzano tutti i Paesi che hanno accordi commerciali. L' Italia dal 2015 aveva iniziato ad avviare un dialogo con l' Iran che oggi invece è bloccato». A novembre, ha anticipato Caracciolo, Trieste ospiterà una due giorni dedicata al mondo marittimo e allo scarso utilizzo del mare che potrebbe regalare importanti benefici: «Il Mediterraneo è una risorsa che l' Italia non ha ancora compreso perdendo zone a scapito di altre nazioni come la Turchia e l' Algeria. Se continuiamo a pensare al Mediterraneo come acqua non abbiamo capito molto perché non consideriamo le possibilità commerciali che ci sono». Laris Gaiser docente di Relazioni Internazionali all' Università Cattolica di Milano ha ricordato come l' Iran sia un "problema" storico: «Quello che sta affrontando Trump oggi è raccontato nei testi di Kissinger: una paura forte dell' Iran perché non in grado di rispettare lo stato e che si trova ad affrontare delle questioni cicliche per cui è difficile trovare una soluzione». Stefano Visentin, presidente degli spedizionieri del porto di Trieste ha invece affrontato il tema della guerra commerciale del mondo contro l' Iran «un caso esemplare che negli ultimi tempi con la presidenza Trump ha visto una guerra che è diventata globale». Visentin ha ricordato il lungo elenco delle sanzioni comminate da quelle dell' Ue, ridotte nel 2015, fino a quelle dell' Onu che hanno portato a importanti ricadute anche al sistema bancario iraniano: «Oggi tutto è nuovamente in discussione, teoricamente al momento le importazioni non sono direttamente bloccate se non dalle sanzioni secondarie ovvero quelle imposte dagli Stati Uniti». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose, guerra politica sui commissari del Cvn E le imprese: illegittimi

Pd e Lega all' attacco, ma M5s li difende: presidio di legalità

VENEZIA Nel Pd c'è chi, come Pier Paolo Baretta, lo dice da tempi non sospetti. «Conviene accelerare la conclusione del commissariamento e pensare a gestione e manutenzione», affermava a fine 2017 da sottosegretario all' Economia del governo Gentiloni e lo ribadisce oggi. Ed è l' idea più volte espressa anche dal deputato dem Nicola Pellicani, che ha anche interrogato il governo sul punto. Ma si dice che pure il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, se potesse, avrebbe già mandato via Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola dalla plancia di comando del Consorzio Venezia Nuova, per riunire tutti i poteri sotto il nuovo commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz: se non fosse che i due - a cui si è aggiunto di recente Vincenzo Nunziata - sono stati nominati dalla Prefettura di Roma (e quindi dal ministero dell' Interno) su indicazione dell' Anac e una loro revoca aprirebbe un probabile contenzioso dagli esiti incerti. Il Pd, ma non solo. Perché a fare la «guerra politica» ai commissari era stato anche il deputato bellunese di Fratelli d' Italia Luca De Carlo, che già lo scorso luglio aveva chiesto di sostituirli, mentre lunedì scorso è entrata a piedi uniti anche la Lega, con un' interrogazione firmata dal deputato trevigiano Dimitri Coin con altri dieci colleghi, tra cui la veneziana Ketty Fogliani. Nel testo, in cui si fanno le pulci anche sui compensi, si chiede a De Micheli e alla collega Luciana Lamorgese (Interno), «quali iniziative urgenti intendano assumere per una eventuale sostituzione dei due commissari, appurando nel contempo le ragioni dell' evidente rallentamento di ogni attività sotto la loro pregressa e diretta gestione». A difenderli pare rimasto solo il M5s, dunque. «Forse all' inizio ci doveva essere una migliore definizione sulle competenze, ma il presidio di legalità serve ancora - dice la deputata pentastellata Arianna Spessotto - Inoltre interrompere ora il loro mandato significa ricominciare tutto da capo e perdere altri anni». In questa battaglia sotterranea ma nemmeno troppo, si è inserita anche la mossa di Mantovani (tramite il consorzio Covela di cui fa parte), che nei giorni scorsi ha scritto a tutti i membri del vecchio comitato direttivo pre-commissariamento del Cvn, guidato da Mauro Fabris, per chiedere che sia convocato per approvare il bilancio 2019 e valutare alcune questioni legali aperte. La tesi è che i commissari si siano «allargati»: avrebbero dovuto occuparsi solo del «contratto-concessione» sul **Mose** e invece hanno illegittimamente preso in mano la governance completa del Cvn, con «discutibili scelte tecniche e organizzative». L' obiettivo di Mantovani è soprattutto quello di sistemare il passato, visto che la società è ora in crisi. «Ma se siamo andati in concordato è colpa proprio del Consorzio che non ci ha pagato 45 milioni di lavori certificati - tuona il patron Romeo Chiarotto - per dare i soldi alla Banca europea degli investimenti e ad altre imprese. Hanno fatto una cosa contro lo statuto e ne risponderanno». Tanto che lo stesso Covela ha fatto una causa da quasi duecento milioni contro Fiengo e Ossola. Questi ultimi sentono l'«accerchiamento», ma restano convinti di essere nel giusto, tanto che già la Prefettura di Roma nel 2015 rigettò una richiesta analoga: ora vige un comitato consultivo, rimasto composto dalla Pmi dopo la «fuga» delle grandi imprese, da Mantovani a Fincosit e Condotte. Ma è evidente che tra queste burrasche - compresa proprio la protesta delle Pmi che lamentano di non essere pagate - chiudere il **Mose** non è facile. (a. zo.)



Alla Cimolai la manutenzione delle paratoie del Mose

LA GARA VENEZIA La manutenzione delle paratoie della bocca di porto di Lido Treporti sarà effettuata dalla ditta Cimolai spa, per un importo di 17 milioni e 700 mila euro. Nei giorni scorsi è avvenuta la firma ufficiale dell'affidamento dell'appalto misto (servizi e lavori con prevalenza di servizi) all'unica concorrente rimasta in gara, dopo che la commissione giudicatrice aveva scartato le altre due aspiranti, la Brodosplit di Spalato e un raggruppamento di imprese che fa capo alla Fincantieri. Un affidamento sul quale pende, però, la decisione di merito del Tar, che potrebbe ancora riaprire i giochi per le altre due pretendenti, attesa per il prossimo 1 aprile. Del resto i lavori, per rispettare le scadenze imposte dal cronoprogramma che prevede la conclusione per il 31 dicembre 2021, non potevano subire ulteriori rallentamenti, anche perchè le paratoie di Treporti sono le prime che sono state installate, nel 2013 e necessitano di una revisione completa. Pur incombando il rischio che un pronunciamento del tribunale rimetta nuovamente in discussione la scelta della ditta. Resta da capire anche dove sarà effettuata questa operazione di manutenzione, che con il passare del tempo diventa sempre più impellente. Perchè mentre si decide se il posto più idoneo al lavaggio, alla sverniciatura e alla successiva riverniciatura sia l'Arsenale a fianco dei bacini di carenaggio o l'area ex Pagnan di Marghera, in entrambi i siti non c'è ancora nulla di idoneo ad accogliere simili lavorazioni. Che necessitano di almeno tre sistemi di depurazione differenti, per cui l'aggiudicatario dovrà anche occuparsi di trovare il luogo idoneo ad effettuare questo tipo di attività. Dunque una nuova tappa per questo procedimento che si trascina da fine 2018, tra la prima gara, poi annullata, e la seconda scaduta nel luglio scorso e che sono ora ha un aggiudicatario definitivo. (r.vitt) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Caso mose: l' ex presidente del CVN

Fabris replica a Mantovani «Gestione ai commissari»

«La legale rappresentanza e la gestione del Consorzio Venezia Nuova spettano ai commissari straordinari nominati dall' Anac». La forma è gentile, la sostanza ferma e inequivocabile. L' ultimo presidente eletto del Consorzio Venezia Nuova, Mauro Fabris, destituito nel 2014 dopo lo scandalo **Mose**, respinge al mittente la richiesta di Romeo Chiarotto, patron della Mantovani, di tornare a capo del Cda. VITUCCI / A PAG. 24.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La SALVAGUARDIA DELLA CITTÀ

«La gestione del Consorzio spetta ai commissari»

Fabris, ultimo presidente eletto del Cvn, respinge la proposta di Chiarotto Il patron della Mantovani: «La legale rappresentanza torni alle imprese»

Alberto Vitucci «La legale rappresentanza e la gestione del Consorzio Venezia Nuova spettano ai commissari straordinari nominati dall' Anac». La forma è gentile, la sostanza ferma e inequivocabile. L' ultimo presidente eletto del Consorzio Venezia Nuova Mauro Fabris, destituito nel 2014 dopo lo scandalo **Mose**, respinge al mittente la richiesta di Romeo Chiarotto, patron della Mantovani, la grande impresa prima azionista del Consorzio oggi estromessa. «Convocare subito il vecchio Cda, i commissari non possono gestire i rapporti tra le imprese consorziate», aveva scritto Chiarotto a nome del Consorzio Covela. Mettendo in dubbio la legittimità dei comportamenti degli amministratori straordinari. Ma adesso Fabris, che pur non essendo mai entrato nello scandalo proprio dai commissari dell' Anticorruzione era stato sostituito, ne riconosce la piena legittimità. Anche se, annuncia, «invierò per estremo scrupolo, e per evitare che le richieste restino inascoltate, la missiva ricevuta agli stessi commissari e all' Anac affinché adottino i più opportuni provvedimenti». La lettera inviata in risposta alle grandi imprese del **Mose** non lascia spazio a dubbi. Contesta anche l' interpretazione fatta da Chiarotto sulle ultime sentenze del Consiglio di Stato. «In realtà», scrive Fabris, «nella sentenza del 2017 non si accenna affatto alla pretesa ripartizione dei poteri rappresentativi e gestori del Consorzio». «Per contro», continua l' ex presidente, «la recente sentenza della Corte dei Conti sezione Veneto 239 del 2019 ha confermato la tesi opposta. Ribadendo che il Consorzio Venezia Nuova, allo stato attuale, non ha altri soggetti che lo amministrano». Questione secondaria? Non proprio. Vista l' offensiva scatenata in questi giorni contro i commissari dalle vecchie imprese, che ne sollecitano la rimozione e hanno chiesto loro anche i danni per il rallentamento dei lavori, e anche da una parte della politica, che si vuole affidare oggi ai poteri speciali della commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Rimuovendo lo scandalo e le sue conseguenze, compresi i ritardi per i guai tecnici riscontrati e i maggiori controlli sulla legalità. Anche la Lega ha presentato una interrogazione al ministro dell' Interno chiedendo la rimozione di due commissari su tre Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, ma non l' ultimo arrivato Vincenzo Spaziante. Quadro complesso, che si inserisce in un contesto difficile. In cui il **Mose** si avvia alla conclusione dei lavori, ma mantiene problemi aperti. Tecnici, finanziari e gestionali. Per accelerare le prove di sollevamento e concluderle entro l' anno, entro giugno per il nuovo cronoprogramma dell' emergenza, servono altri 200 milioni. Più cento per l' avviamento e cento per riparare le criticità. Servono anche soldi per garantire il funzionamento della macchina organizzativa e gli stipendi ai circa 200 dipendenti del Cvn e di Tethis, che vedono concreta la minaccia della Cassa Integrazione. Un quadro da dove sembra adesso esclusa almeno la «restaurazione». Cioè il ritorno all' antico, prima dello scandalo, e alla governance con il vecchio Cda del 2014. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Pronto il nuovo Protocollo Fanghi manca solo il via libera sanitario

Il testo è stato condiviso e sottoscritto da tutti i ministeri e le autorità competenti ma i portuali protestano lo stesso

Gianni Favaratomarghera. Lavoratori, operatori e imprese portuali torneranno a protestare la prossima settimana, il 13 febbraio con una manifestazione-convegno in bacino della Stazione Marittima per chiedere lo sblocco dei dragaggi dei canali portuali, senza i quali si è già persa la linea diretta "oceanica" di navi portacontainer. Eppure, le posizioni dei vari enti e ministeri coinvolti sono da tempo arrivate a una sintesi, condivisa da tutti, in quanto il vecchio Protocollo prevede criteri esclusivamente di tipo chimico, senza dare alcuna indicazione sugli effetti, sulla classificazione dei sedimenti, con la conseguenza che solo una piccola percentuale (5%) possa essere riutilizzata in laguna senza vincoli di confinamento. I pareri positivi e le firme sul testo del nuovo Protocollo di classificazione dei sedimenti accumulati nei fanghi dei fondali lagunari ci sono già tutti, o quasi, e rispetto alle linee guida ancora in vigore sono meno rigide. Manca solo il parere definitivo dell' Istituto Superiore di Sanità sulla classificazione dei sedimenti che giacciono nel fondo dei canali navigabili, in base al loro stato di contaminazione dal quale dipende la loro compatibilità per il riutilizzo in laguna per il ripristino morfologico e la manutenzione idraulica. Il testo finale e gli allegati del nuovo Protocollo con le nuove "linee guida per la gestione dei sedimenti della laguna di Venezia" che prenderanno il posto di quelle che risalgono al 1993 è già stato predisposto dal Provveditorato delle opere Pubbliche che dipende dal ministero delle Infrastrutture e consiste in 28 pagine con la definizione delle nuove linee guida e i relativi allegati in cui si indicano le tecniche e le procedure per la classificazione dei sedimenti e per l' esecuzione di indagini ambientali inerenti il sito di dragaggio e il sito di destinazione, con le relative specifiche per la conduzione dei monitoraggi ambientali. L' atteso parere favorevole dell' **autorità** sanitaria nazionale è dato per scontato, ma non è materialmente ancora arrivato «non certo per divergenze tra ministeri ed enti che di fatto non esistono - dicono gli addetti ai lavori - ma piuttosto per il protrarsi del complesso iter amministrativo». Tutto potrebbe sbloccarsi nel giro di pochi giorni, ma finché non si concluderà anche quest' ultimo passaggio, l' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Venezia non potrà avviare i dragaggi manutentivi dei fondali dei canali navigabili, che aspettano da troppo tempo, è stato elaborato adattando le indicazioni tecniche del 2016 relative alla classificazione dei rifiuti al «contesto ambientale della Laguna, caratterizzata da rii, canali e specchi acquei di varia dimensione»; il tutto «in relazione alle attività di movimentazione dei sedimenti necessarie al contrasto del degrado morfologico in atto e alla salvaguardia delle strutture morfologiche caratteristiche della laguna e il mantenimento della navigazione». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Venezia

Il porto di Venezia con la Regione Veneto alla fiera Fruit Logistica di Berlino

Berlino -Il sistema portuale veneto è presente a Berlino dal 5 febbraio fino al giorno 7 per proporre i propri asset competitivi nel comparto dei deperibili ai visitatori di Fruit Logistica, Salone internazionale che copre ogni singolo comparto del commercio del fresco. Tra le novità di quest' anno si segnala che il presidio dei porti lagunari si colloca fisicamente all' interno dell' ampio spazio espositivo della Regione del Veneto che, oltre ad accogliere i produttori ortofrutticoli di eccellenza, ha creduto nella presentazione di un' offerta completa che affiancasse a questi i servizi logistici a supporto del loro commercio con l' estero. Oltre alle linee marittime con i Paesi del Mediterraneo (container e RoRo) e il servizio intermodale che collega la Germania con la Grecia trasportando anche deperibili, il sistema portuale veneto può contare sul Venice Green Terminal, operatore specializzato che dispone di strutture per stoccaggio e lavorazione di prodotti a temperatura controllata. Per presentare ai clienti questi asset, la delegazione dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana è composta da spedizionieri, agenti marittimi e terminalisti che operano specificamente in questo comparto. Berlino è inoltre un' occasione per rilanciare il marchio 'Masters of Fresh', che ha visto il suo debutto proprio a Fruit Logistica qualche anno fa. Il brand è un chiaro richiamo internazionale alla storia di Venezia, partendo dal duplice significato del termine Master; i veneziani infatti erano 'Masters' del fresco, ovvero comandanti delle navi che hanno tracciato e percorso le Vie delle Spezie, nonché Maestri dell' arte della conservazione dei deperibili, grazie anche all' uso delle spezie. Altro richiamo all' eccellenza della Serenissima è quello ai Fondaci, luoghi di stoccaggio della merce e di veloce gestione delle pratiche commerciali, così come oggi strutture dedicate e controlli unificati nell' hub veneto favoriscono il traffico veloce dei deperibili.



Il Sole 24 Ore

Savona, Vado

Savona porto verde con gru elettriche e impianti solari

Infrastrutture green. Un piano in corso di elaborazione da parte di Ire permetterà, con il fotovoltaico, di far fronte alle necessità energetiche Rosasco: ruolo chiave per l'autoproduzione a disposizione degli utenti

Raoul de Forcade - Un impianto fotovoltaico per illuminare il **porto** di **Savona** con energia green e a chilometro zero. Si tratta di un ulteriore passo dello scalo della Torretta verso una sempre maggiore sostenibilità, che è perseguita anche nella nuova piattaforma container di Vado Ligure, dotata di gru elettriche, e che passa attraverso le navi passeggeri (di Costa Crociere) alimentate a Gnl (gas naturale liquefatto), la prima delle quali già fa scalo al Palacrociere savonese, e alla possibilità di creare un impianto di alimentazione elettrica (cold ironing) per le unità merci in banchina. Per quanto riguarda l'illuminazione, il progetto non è ancora operativo ma è in corso di elaborazione da parte di Ire (Agenzia regionale ligure infrastrutture recupero energia). Mariano Rosasco, ad di Sv Port service, società che cura, a **Savona** e Vado, la trasformazione e la distribuzione dell'energia elettrica e gestisce la rete idrica e i rifiuti portuali, spiega che questo piano «permetterebbe di far fronte alle necessità energetiche per illuminare il **porto**, pari a circa 600 megawattora l'anno, con un impianto fotovoltaico di opportuna potenza, associato a una batteria di accumulatori da 3 megawattora, in grado di restituire l'energia necessaria agli impianti di illuminazione, già dotati di proiettori a basso consumo, per otto ore». Questo è possibile, prosegue Rosasco, «grazie alla rete di distribuzione elettrica del **porto**, di proprietà dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale (porti di Genova e **Savona**, ndr), che può mettere a disposizione dei propri utenti, sotto forma di autoproduzione, tutta l'energia prodotta al suo interno. In particolare, nei periodi di massimo irraggiamento, una parte dell'energia prodotta sarà immagazzinata e l'altra utilizzata direttamente dalle utenze portuali; nei periodi invernali la parte di energia necessaria verrà prelevata durante la notte dalla rete». Insomma, tutta l'energia prodotta, afferma Rosasco, «viene utilizzata in loco come autoproduzione, cosa che consente, ad oggi, di prevedere un tempo di ammortamento degli impianti di circa 15 anni. Ma che in futuro, con la prevedibile riduzione dei costi delle batterie, potrà scendere a 10 anni, senza contare su finanziamenti o incentivi». Secondo Rosasco va anche considerato «come valore aggiunto avere un impianto di sicurezza, l'illuminazione delle banchine, che non risente di eventuali blackout della rete nazionale». Sempre grazie alla configurazione della rete di distribuzione nel **porto** di **Savona**, sostiene il manager, «il passo successivo può essere quello di implementare o sostituire alcuni mezzi necessari alla movimentazione delle merci con omologhi elettrici dotati di doppia batteria, una da utilizzare sul mezzo stesso e l'altra da mettere in carica durante il giorno, usufruendo di un impianto fotovoltaico della rete portuale: in **porto** ci sono molti magazzini che hanno tetti ben esposti al sole». La relativa maggiore spesa «dovuta al raddoppio della batteria e all'impianto - conclude Rosasco - viene compensata dal risparmio nel tempo dovuto al minor costo dell'energia in autoproduzione. I due interventi sopra descritti, peraltro, hanno un importante impatto dal punto di vista delle emissioni, soprattutto a livello locale». I progetti illustrati, inoltre, sottolinea Rosasco, sono in linea con «la Direttiva Ue 2018/2001 dell'11 dicembre 2018, che ha l'obiettivo di diffondere l'utilizzo intelligente delle energie rinnovabili,



Il Sole 24 Ore

Savona, Vado

in modo da aumentare significativamente la quota green a disposizione del fabbisogno energetico». Guardando poi al solo **porto** di Vado, in tema di opportunità energetiche lo scalo, dice Rosasco «ha una potenza elettrica a disposizione di 40 megawatt, pari al doppio del **porto** che ne ha di più in Italia, cioè Gioia Tauro». Questo perché lo scalo -nel quale è stata appena inaugurata (il 12 dicembre) Vado gateway, la nuova piattaforma container gestita dai danesi di Maersk, insieme ai cinesi di Cosco shipping ports e Qingdao port international - si giova della fornitura di energia proveniente direttamente dalla rete nazionale ad alta tensione, tramite una sottostazione elettrica costruita ad hoc per il **porto**. Questa centrale, oltre a fornire energia alle infrastrutture per la movimentazione dei container utilizzate da Vado gateway, società guidata da Paolo Cornetto, sarebbe in grado anche, se il sistema venisse approntato, di fornire energia elettrica alle portacontainer ferme in banchina (a patto che le navi siano attrezzate per il cold ironing), consentendo loro di spegnere i motori durante le operazioni e di abbattere le emissioni. Nel frattempo il **porto** di Vado può giovare già del fattore elettricità per le gru. Sia quelle "di banchina" (per la movimentazione dei container ship to shore) sia quelle "di piazzale" (senza operatore in loco e guidate da remoto) sono infatti interamente elettriche, alimentate direttamente con tre linee in cavo a 20mila volt. Sono, inoltre, a recupero di energia: quella prodotta dalla frenata del container che scende, viene riutilizzata. Infine, le gru "a cavaliere", utilizzate per la movimentare i contenitori dalle banchine alle zone di scambio interne e da qui al piazzale e quindi alle aree di scambio col trasporto stradale, sono ad alimentazione ibrida; montano motori diesel elettrici. Nel terminal, poi, si trovano 800 prese per l'alimentazione di container frigo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Savona, Vado

Il numero uno degli industriali, Berta: «Pensiamo piuttosto a recuperare i traffici fuggiti a Nord»

Traffico container, l' appello di Savona «Stop alle guerre col porto di Genova»

Simone Gallotti / GENOVA Duecentomila nei primi due anni («trecentomila» rilancia Alessandro Berta) poi 600 mila container nel 2024. Paolo Signorini fa i conti con la piattaforma container di Vado non solo sull' operatività e sulla viabilità da completare, ma anche sulla «guerra commerciale» con Genova, rintuzzata dai dipendenti del terminal Sech che avevano accusato Vado di aver provocato la crisi dei traffici sulla banchina di Sampierdarena. Due siluri a questa lettura - e alla contrapposizione tra i due scali - arrivano dal presidente del porto, nel corso del sesto forum tv del Medi Telegraph dedicato al futuro dello scalo di Savona -Vado: «Il tema non è fondato - spiega Signorini - Non ci dobbiamo concentrare sulla capacità aggiuntiva, ma su quella sostitutiva: le navi di certe dimensioni potranno arrivare solo a Pra' e a Vado. Gli altri terminal si concentreranno sulle altre tipologie di mercato. Vado non ruberà traffico a Genova». Il presidente degli industriali savonesi, Alessandro Berta che siede anche nel board dell' Authority, rincara la dose: «Dire che si è perso lavoro per colpa di Vado non è corretto: attualmente il terminal non è in grado di incidere...». Il problema principale per Berta è la crisi che sta vivendo il sistema dei due scali: colpa del crollo del Morandi «e dell' isolamento autostradale. Abbiamo perso molto traffico del segmento dei trasporti eccezionali che sono remunerativi e che ora hanno scelto altre strade: molti sono finiti a Marghera, altri hanno preso la via del Nord Europa. Sarà difficile recuperare questo traffico perduto. Ed è per questo che il sistema ligure dovrebbe andare a Roma a battere i pugni sul tavolo. Al governo siamo sotto rappresentati, abbiamo un sottosegretario ai trasporti (Roberto Traversi del M5S, ndr) che non si è mai fatto vedere a Vado...». Il nodo delle strade - e più in generale delle infrastrutture - è in cima ai pensieri della sindaco di Vado, Monica Giuliano: «C' è un gap infrastrutturale e non è una mancanza imputabile al mio territorio che ha sempre chiesto di realizzare le opere. Piuttosto è l' Authority portuale che ha sviluppato la parte a mare con tempismi che diverse rispetto a quelle che servono a terra. E se il traffico merci non interferirà con la viabilità urbana, è merito del comune». La sindaco è soddisfatta anche sul fronte occupazionale: «Sono stati creati tanti posti di lavoro, è stata implementata la formazione e si tratta di occupazione di lungo periodo». Luciano Pasquale, alla guida della Camera di Commercio delle Riviere, lancia una nuova strategia per lo sviluppo delle infrastrutture, quasi un' autonomia finanziaria sulle opere che servono al territorio: «Il traffico del porto di Savona Vado ha una ripercussione non solo sull' economia locale, ma anche sul Pil dell' Italia. Per questo sarebbe fondamentale che una parte di quelle entrate rimanesse sul territorio per finanziare le infrastrutture di cui la Liguria ha bisogno». Intanto ieri Cma Cgm ha annunciato il nuovo servizio ferroviario Piacenza Rail Shuttle che collega il porto di Genova (terminal Psa) con l' hub logistico di Piacenza. Le partenze settimanali sono tre e prenderanno il via domani in concomitanza con l' arrivo e la partenza delle navi Cma Cgm. -



L'area di fronte allo scoglio della Madonnetta è coperta di detriti e agibile solo in parte perché le strutture dell'ex stabilimento balneare danneggiate dalle onde rischiano di crollare

Litorale transennato alla Margonara aperto il lungomare Europa di Varazze

Passeggiando lungo la costa ci si imbatte nell'imbarazzante situazione della spiaggia della Madonnetta in località Margonara, territorialmente suddivisa fra i Comuni di Albissola Marina e Savona ma giuridicamente sotto la tutela dell'**Autorità di Sistema Portuale**. Dopo le mareggiate dell'ottobre di due anni fa che devastarono quel che rimaneva dell'ex stabilimento balneare, metà dell'arenile è transennato per motivi di sicurezza. Con questo accorgimento, il problema parrebbe risolto ma, ovviamente, non è così. I frequentatori di quell'angolo di quiete dinanzi allo scoglio della Madonnetta, continuano a segnalare le strutture pericolanti da anni in stato di abbandono. I vari comitati a difesa della Margonara da tempo chiedono un intervento risolutore che sarebbe determinato dall'abbattimento dei manufatti ormai fatiscenti e la costruzione di servizi igienici. Ma nessuno risponde ai solleciti dei fedelissimi della spiaggetta che nel luglio scorso si erano rivolti anche a Francesco Lalla, rappresentante dell'assemblea legislativa della Liguria. Il difensore civico aveva quindi scritto al direttore dello scalo di Savona, Paolo Canavese, al fine di coinvolgere l'**Autorità portuale** in quanto competente diretta delle costruzioni che si trovano sottostanti l'Aurelia, in zona demaniale. In quell'occasione il dottor Lalla aveva chiesto l'installazione di rivestimenti integrali delle strutture, considerando una futura demolizione degli edifici, «per mitigare l'effettiva condizione di degrado dell'area di rilevante interesse paesistico rimuovendo, anche in accordo con i Comuni di Albissola e Savona, il materiale abbandonato lungo il tratto di arenile». Attualmente resta accessibile alla libera fruizione la riva sulla sponda destra del rio Termine, già nel territorio del capoluogo. A Varazze, invece, gli aficionados delle lunghe camminate hanno «riconquistato» il lungomare Europa, costruito sull'antico sedime ferroviario, che arriva fino a Cogoleto. Sempre a seguito delle mareggiate dell'ottobre 2018, i danni alla passeggiata furono ingenti e per alcuni mesi fu decisa la totale interdizione ciclo-pedonale per consentire l'apertura di vari cantieri nelle zone più colpite dalla furia dei marosi. Adesso il lungomare è totalmente fruibile per percorrere oltre cinque chilometri in un'atmosfera incantata, lontano dal traffico, a picco sul mare. Per chi vuole un'alternativa, può anche noleggiare la bicicletta oppure un risciò disponibili alla tabaccheria La Mola, all'ingresso del lungomare. I fenomeni di dissesto dovuti al maltempo interessarono anche le protezioni e le opere di difesa a mare come le scogliere radenti sotto la passeggiata. M. PI. - © RIPRODUZIONE RISERVATA IL CASO Uno scorcio suggestivo del lungomare Europa di Varazze.



Vado Ligure

Comune e Authority fanno il ripascimento in attesa del via libera alle dighe soffolte

Le intense mareggiate e precipitazioni del 22 - 24 novembre hanno provocato un vero e proprio "terremoto" sugli arenili vadesi. Il tratto di spiaggia che ha sofferto di più è stato quello tra la libera attrezzata e i bagni Karibu. La forza del mare ha risucchiato gran parte della sabbia e ha sparso detriti, rami e legname un po' ovunque. Detriti spiaggiati anche sulla spiaggia antistante la zona delle Murate. Per non parlare dei danni ancora ben visibili sulla passeggiata ciclopedonale che periodicamente viene sistemata. La stagione balneare è ancora lontana ma amministrazione comunale e **Autorità portuale** stanno già pensando ad una serie di interventi da apportare entro le prossime settimane. Spiega il vicesindaco Fabio Gilardi: «Non siamo di fronte a situazioni estreme ma sicuramente abbiamo ancora numerosi detriti un po' ovunque sul nostro litorale. A partire dalla primavera interverremo con pulizie accurate, risagomature e ripascimenti delle spiagge. Non solo cercheremo nei limiti del possibile di ripristinare anche la passeggiata devastata in più punti, mentre abbiamo provveduto a sistemare massi e scogli per proteggere dalle mareggiate la spiaggia libera attrezzata». Un capitolo a parte meritano anche le opere di protezione come le dighe soffolte, un progetto di **Autorità portuale** al vaglio della Regione e che entro l'estate dovrebbe consentire di preservare dalle onde proprio la zona dei Karibu. Commenta ancora Gilardi: «Ci auguriamo una rapida conclusione dell'iter autorizzativo per le nostre dighe soffolte». A. AM. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

JOHANNES NANNINGA Il numero uno del porto di Gangzhou: «Dialogo aperto con le autorità»

«Apriamo un corridoio dalla Liguria per portare la frutta italiana in Cina»

Alberto Quarati INVIATO A BERLINO Shenzhen è cresciuta... la città ha raggiunto il porto e oggi il porto non è più adatto alla città». Johannes Nanninga, amministratore delegato per l'Europa della Guangzhou Port, il gruppo statale che gestisce il porto di Canton, sintetizza un processo che in Italia è maturato in secoli. Per Shenzhen, ex cittadina trasformata in metropoli per volere di Deng Xiaoping e primo porto del mondo, sono bastati 40 anni. Così torna in voga l'antica Canton, dall'altra parte del Pearl River, diventando il luogo più appetibile per insediare, nell'area di Nansha, la grande industria e quei mega terminal che l'iper tecnologica Shenzhen non sa più dove mettere.

C'è ancora bisogno di porti in Cina? «Certamente, lo richiede l'evoluzione dei traffici marittimi. Nansha è divisa in tre terminal, due sono già operativi: il primo è di operatori cinesi, il secondo una società tra Cosco e Apm Terminals, sul terzo si stanno costruendo nuovi accordi per la gestione. Il porto storico della città è a 27 chilometri». **Qual è il vostro interesse nel settore della frutta?**

«A fine del 2020 apriremo un magazzino coperto da 460 mila metri quadrati, interamente dedicato a questa merce. L'aspetto interessante è che questa struttura servirà soprattutto il traffico in importazione. Per questo stiamo avviando contatti con gli scali più importanti dedicati all'export della frutta, e per l'Italia in questo progetto rientra il sistema portuale Genova -Savona, con cui siamo gemellati».

E che tipo di accordo si può costruire? «Aprendo un canale diretto, che agevoli l'ingresso della frutta italiana sulla rotta tra Genova e Canton. In aggiunta, all'interno del nuovo magazzino refrigerato, un'area di stoccaggio potrebbe essere dedicata agli operatori italiani che utilizzano la rotta. Con l'Adsp ci siamo seduti al tavolo per la prima volta lo scorso autunno».

Che vantaggio ci sarebbe? «Un accesso veloce al mercato cinese, con la possibilità di esportare i vostri prodotti più peculiari. Non abbiamo solo gli spazi, ma anche le capacità: il tempo nel settore della merce refrigerata è un fattore determinante. Esempio: in Cina negli ultimi anni è diventato di moda, a inizio anno, regalare ciliege. La maggior parte sono importate dal Cile, dove la stagione dura solo sei settimane. Bene, lo scorso 25 dicembre abbiamo scaricato 23 container di ciliege da una nave della Evergreen, la "Don Gio vanni". Il 26%, sei container, sono finiti sotto ispezione. Due ore e mezzo dopo erano già arrivati al mercato generale di Jiangnan, da cui entra la maggior parte della frutta cinese in importazione. Nansha è la banchina più vicina, ma la differenza la fanno le agevolazioni doganali che abbiamo predisposto».

Il coronavirus, oltre a minacciare l'economia del Paese, sta impattando sull'attività del porto?



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«A Canton, 12 milioni di abitanti, le persone che hanno contratto il virus sono poche migliaia. Posso dare un punto di vista molto parziale, non ho il grande quadro della situazione. Per i porti, il problema maggiore è l' accumulo di merce, perché nel periodo pre -festivo la Cina applica delle tariffe scontate sui depositi. Così alla merce non smaltita, se ne sta aggiungendo altra. Purtroppo dobbiamo aspettare di capire chi colpisce e come si cura questo virus». -

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La testimonianza del pentito: viaggi dalla Turchia a Tripoli per consegnare carri e altri strumenti Una superperizia traccerà la mappatura elettronica delle rotte. Prime conferme dai test sui video

«La nave sequestrata a Genova ha portato armi in Libia 4 volte»

Tommaso Fregatti Da una parte c'è il marittimo supertestimone dell'inchiesta che ammette agli inquirenti, al termine di un nuovo interrogatorio fiume, di essere a conoscenza di almeno «altri quattro viaggi» condotti dalla Bana. Si tratta della motonave al centro d'un sospetto traffico d'armi e sotto sequestro nel porto di Genova per le traversate compiute dalla Turchia alla Libia. E dall'altra parte c'è la Procura che sequestra dispositivi elettronici di quasi tutto l'equipaggio, con l'obiettivo di realizzare entro dieci giorni una mappatura elettronica della rotta esatta compiuta dalla nave. Entra nel vivo l'inchiesta sul presunto traffico d'armi tra Turchia e Libia, su cui lavorano i magistrati del pool antiterrorismo. Ieri mattina i sostituti procuratori Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci, coordinati dagli aggiunti Paolo D' Ovidio e Francesco Pinto, hanno ordinato una nuova perquisizione a bordo della motonave attraccata da venerdì in porto a Genova. Il primo dato emerso è una nuova tinteggiatura interna della nave che potrebbe essere stata realizzata, sospettano gli inquirenti, per coprire qualcosa legato al traffico di armi. Al tempo stesso sono stati cristallizzati (attraverso speciali macchine fotografiche) la stiva e il portellone per effettuare una comparazione tra la nave e il filmato girato dalla televisione libica in cui si vedono i carrarmati scendere da una imbarcazione nel porto di Tripoli. Dai primi riscontri spiega al Secolo XIX una qualificata fonte investigativa - si tratterebbe della stessa nave». Non solo. La Procura ha disposto il sequestro e l'analisi di tutta la strumentazione di bordo che potrebbe svelare la vera rotta della nave. La quale, poco prima di uscire dalle acque internazionali e avvicinarsi alla Libia ha spento i radar per non farsi rintracciare. I magistrati hanno affidato all'ingegnere informatico Francesco Picasso la ricostruzione di tutti i movimenti e l'approfondimento sarà determinante per stabilire la competenza italiana. Picasso dovrebbe consegnare una relazione alla fine della prossima settimana. Trattandosi di un'analisi irripetibile la Procura ha informato pure gli avvocati che rappresentano il comandante, un cinquantenne libanese. Lo stesso, al momento, è l'unico indagato e risponde di traffico internazionale d'armi. Il supertestimone intanto ha integrato le sue dichiarazioni. Aggiungendo dettagli sul numero dei carri armati trasportati dalla Turchia alla Libia: «Solo nell'ultimo viaggio ha ribadito - erano decine e decine». «Mi è stato riferito che la nave, con la scusa di trasportare auto radiate (cioè cancellate dai registri, ndr) dall'Italia alla Libia, aveva più volte caricato armi e veicoli blindati. E lo ha fatto in almeno quattro occasioni» ha ribadito il testimone. I magistrati italiani contemporaneamente alle indagini e allo studio del potenziale giro d'affari, hanno aperto anche canali diplomatici per studiare il percorso dell'imbarcazione. La nave è della compagnia Middle East Maritime Consult, con sede a Beirut. Ma in passato, quando si chiamava ancora Sham 1, aveva subito sanzioni per la violazione dell'embargo. Per gli investigatori era collegata al vecchio proprietario, Merhi Ali Abou Merhi, discusso uomo d'affari libanese legato a Hezbollah e alla rete di narcotrafficienti libanese Joumaa. -



L' intrigo internazionale

Cargo dei misteri telefonini requisiti a tutto l' equipaggio

I cellulari potranno essere utili ad individuare le rotte attraverso la geolocalizzazione che è in grado di indicare anche i giorni in cui la nave ha solcato il Mediterraneo Intanto, il mercantile rimane fermo nel porto di Genova

di Marco Lignana Massimiliano Salvo Forse a tracciare le rotte fantasma della nave cargo " Bana" saranno i telefonini dei membri dell' equipaggio. Perché anche i cellulari di diverse persone fra le 25 a bordo dell' imbarcazione sospettata di trasportare carri armati dalla Turchia alla Libia, nelle scorse ore sono stati sequestrati da Digos, Polizia di frontiera e Capitaneria di **Porto**. La Procura di **Genova** conta di trovare informazioni preziose dalla funzione che ormai molti tengono attivata sul proprio smartphone, la geolocalizzazione. Capace di indicare con la massima precisione coordinate spazio- temporali anche a distanza di giorni. Quelle rotte che invece erano state inibite dal comandante della Bana, che negli scorsi mesi ha viaggiato per alcune tratte spegnendo i " transponder" di bordo utili a farsi identificare dai sistemi radar. Ora tutti i materiali elettronici di bordo, oltre ai telefonini, saranno analizzati da un consulente tecnico individuato dalla Procura di **Genova**. Da lunedì la nave battente bandiera libanese è ferma nel **porto** di **Genova**, al terminal Messina. A essere indagato per ora è solo il comandante, accusato di traffico internazionale di armamenti. La stiva è vuota ma ci sono evidenti segni di una riverniciatura in tempi molto recenti. Come a voler cancellare le tracce di un qualcosa. Secondo gli inquirenti, sarebbero i segni di quei carri armati di cui ha parlato il terzo ufficiale di coperta agli uomini della Polizia di frontiera. Gli stessi ripresi in diversi video circolati in rete in questi giorni. Non solo il filmato che mostra l' interno della stiva, ma anche alcuni frame finiti su Youtube che mostrerebbero le operazioni di sbarco a Tripoli. Armamenti destinati al Governo di accordo nazionale (Gna) riconosciuto dalla comunità internazionale e guidato da Fayez al Sarraj appoggiato dalla Turchia - che sta cercando di contenere l' avanzata in terra libica del suo principale oppositore interno. Ovvero il generale Khalifa Haftar - sostenuto fra gli altri dalla Russia di Putin - al comando dell' Esercito nazionale libico (Lna). Un intrigo internazionale e un fragilissimo " cessate il fuoco", sul quale sono partite accuse incrociate. La Francia ha denunciato come la nave Bana sia stata più volte avvistata fra la Turchia e la Libia, scortata da fregate della stessa Marina Militare turca. Il presidente francese Macron ha accusato il presidente turco Erdogan di non rispettare l' embargo di armamenti ratificato dalla Conferenza di Berlino, che sta faticosamente sponsorizzando la linea politica anziché il conflitto armato in Libia. Insomma gli interessi in gioco sono enormi e in questo contesto si stanno muovendo i pubblici ministeri della Direzione Distrettuale Antiterrorismo Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci, che coordinano le indagini insieme agli aggiunti Francesco Pinto e Paolo D' Ovidio. Sarebbero almeno tre i viaggi sospetti della Bana fra Turchia e Libia. Oltre a quello del quale ha parlato il terzo ufficiale di coperta agli inquirenti, altri due gli sarebbero stati raccontati da alcuni membri dell' equipaggio. Molti di loro sono stati interrogati nelle scorse ore. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuovo servizio ferroviario Genova-Piacenza del gruppo armatoriale CMA CGM

Sarà operato in collaborazione con GTS e sincronizzato con le navi della compagnia che scalano il **porto** ligure Sabato prossimo il gruppo armatoriale francese CMA CGM attiverà un nuovo servizio ferroviario che collegherà il **porto** di **Genova** al centro logistico di Piacenza, servizio denominato Piacenza Rail Shuttle che sarà operato in collaborazione con GTS e che prevede tre treni settimanali con una capacità per tratta di 52 teu e partenze sincronizzate con le schedule delle navi del gruppo che approdano a **Genova** nell' ambito dei servizi marittimi di linea Amerigo (Mediterraneo - Nord America East Coast), MEX (Mediterraneo - Medio Oriente/India), Nemo (Nord Europa - Mediterraneo - Australia - Sud Asia - Subcontinente indiano) e Sirius (East Coast Sud America - Mediterraneo Occidentale). CMA CGM ha evidenziato che da Piacenza i clienti del gruppo avranno accesso a più di 1.700 località attraverso le regioni industriali di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, it says 'Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto'. The main headline reads: 'Nuovo servizio ferroviario Genova-Piacenza del gruppo armatoriale CMA CGM'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Sarà operato in collaborazione con GTS e sincronizzato con le navi della compagnia che scalano il porto ligure'. The main text of the article is visible, starting with 'Sabato prossimo il gruppo armatoriale francese CMA CGM attiverà un nuovo servizio ferroviario che collegherà il porto di Genova al centro logistico di Piacenza...'. There is a search bar with the text 'Cerca il tuo albergo' and a table for search results. At the bottom, there is a footer with contact information: 'informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA Tel. +010.2863122, fax: 010.2516768, e-mail: ...'.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Cma Cgm attiva servizio ferroviario Genova-Piacenza

Il collegamento sarà operato in collaborazione con GTS

Cma Cgm annuncia che a partire da sabato 8 febbraio attiverà un nuovo collegamento ferroviario tra il porto di Genova e il centro logistico di Piacenza. Il servizio, denominato Piacenza Rail Shuttle, sarà operato in collaborazione con GTS e prevede tre treni settimanali con una capacità per tratta di 52 teu e partenze sincronizzate con la programmazione delle navi del gruppo francese che approdano a Genova nell'ambito dei servizi marittimi di linea Amerigo (Mediterraneo - Nord America East Coast), MEX (Mediterraneo - Medio Oriente/India), Nemo (Nord Europa - Mediterraneo - Australia - Sud Asia - Subcontinente indiano) e Sirius (East Coast Sud America - Mediterraneo Occidentale).



È di Cma Cgm il treno container in partenza fra Genova e Piacenza

Il vettore marittimo francese Cma Cgm ha pubblicamente annunciato l'avvio dal prossimo 8 Febbraio del Piacenza Rail Shuttle, un nuovo servizio ferroviario che connette il porto di Genova al centro logistico di Piacenza, operato in collaborazione con Gts Rail. L'avvio di questa nuova relazione intermodale era stata rivelata da SHIPPING ITALY lo scorso 26 gennaio . Le connessioni ferroviarie settimanali saranno perfettamente allineate ai servizi marittimi di Cma Cgm e sono previste tre partenze ogni sette giorni tra Genova e Piacenza. I servizi marittimi del liner francese includono Amerigo (Mediterraneo - Nord America East Coast), Mex (Mar Mediterraneo - Medio Oriente/India), Nemo (Nord Europa - Mar Mediterraneo - Australia - Sud Asia - Sub-continente Indiano) e Sirius (East Coast Sud America - Mediterraneo Occidentale). Cma Cgm sottolinea infine che questo navettamento ferroviario sarà 'un'eccellente alternativa al trasporto camionistico' e 'non sarà influenzato dal traffico stradale, con il risultato di una maggior certezza organizzativa per i clienti'.

The screenshot shows the homepage of the SHIPPING ITALY website. At the top, there are social media icons for Facebook, LinkedIn, and Twitter. The main header includes the 'SHIPPING ITALY.IT' logo and a banner for 'AL FERRARI FILIPPO & C. S.p.A. P&I purists since 1959'. Below the header, a navigation menu lists categories like 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CANTIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICA ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. A search bar is also present. The main content area features a large image of a train with shipping containers on tracks, with the headline 'È di Cma Cgm il treno container in partenza fra Genova e Piacenza'. A small inset image shows a busy port with many ships. Below the main image, there is a short text snippet: 'Il vettore marittimo francese Cma Cgm ha pubblicamente annunciato l'avvio dal prossimo 8 Febbraio del Piacenza Rail Shuttle, un nuovo servizio ferroviario che connette il porto di Genova al centro logistico di Piacenza, operato in collaborazione con Gts Rail. L'avvio di questa nuova relazione intermodale era stata rivelata da SHIPPING ITALY lo scorso 26 gennaio.'

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Botta: "Settore ortofrutticolo strategico per l'export"

BERLINO Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto al Fruit Logistica di Berlino perchè, dice ai nostri microfoni, il settore ortofrutticolo è strategico per l'export. L'agroalimentare sa creare sinergie nel Paese anche nelle fasi di lavorazione dei prodotti. Il porto di Genova è uno dei pochi che sa offrire al settore uno scalo sicuro anche per la fase di manipolazione e il successivo rilancio verso i mercati dell'interno, ecco perchè oggi siamo qui, per guardare i mercati esteri. A pochi mesi dall'inaugurazione del nuovo ponte Morandi, Botta si augura che questo possa dimostrare che anche in Italia le cose si possono fare in tempi accettabili.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il porto in mostra a Berlino con l' atout di Santo Stefano

Il Centro Unico di servizi merci inaugurato poche settimane fa velocizza i controlli anche per le derrate deperibili. È il primo esempio in Italia. LA SPEZIA Velocità ed efficienza. Necessarie quando si parla di traffici di merci, ancor di più quando si tratta di merci deperibili. Il porto spezzino quest' anno si è presentato con una carta in più a Fruit Logistica 2020, la fiera del settore organizzata ogni anno a Berlino. Questa carta è il Centro unico servizi alle merci inaugurato solo poche settimane fa nel retroporto di Santo Stefano Magra. Il primo in Italia, e che rende i controlli anche alle merci deperibili particolarmente efficaci e rapidi. «L' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale - spiega la presidente Carla Roncallo - sta puntando a far crescere il settore del traffico delle merci fresche, anche in collaborazione con i propri terminalisti che, come Tarros, stanno avviando investimenti per aumentare spazi ed incrementare la movimentazione». Oltre a Roncallo, e alla responsabile comunicazione Monica Fiorini, è presente una delegazione di Tarros, con il brand manager del gruppo Mauro Solinas e l' amministratore delegato di Tarros Egitto Hani Rashid. Per Tarros la fiera «offre enormi opportunità di intercettare nuovi clienti. Ogni giorno il gruppo, grazie al lavoro di 600 persone - ha ricordato il general manager Danilo Ricci -, collega 16 paesi, 30 porti e oltre 300 milioni di abitanti dell' area mediterranea». Il Mediterraneo è infatti il bacino privilegiato per il «settore agroalimentare, che è in ascesa» ha aggiunto la presidente dell' Authority. «Ringrazio l' assessore regionale all' agricoltura Stefano Mai che, come promesso, ha sostenuto in questa edizione il **sistema** produttivo e logistico della Liguria attraverso la realizzazione di uno spazio dedicato alle eccellenze della Regione». - L.IV.



Porti: Autorità La Spezia e Tarros insieme a Fruit Logistica

Roncallo: "Puntiamo a far crescere i traffici di merci fresche"

(ANSA) - LA SPEZIA, 6 FEB - Il porto della Spezia partecipa anche quest'anno a Fruit Logistica 2020, a Berlino, la più grande fiera dell' ortofrutta che si chiuderà domani, per stringere rapporti che possano far crescere i traffici. "L' **Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale** sta puntando a far crescere il settore del traffico delle merci fresche - spiega da Berlino la presidente **Carla Roncallo** - anche in collaborazione con i propri terminalisti che, come Tarros, stanno avviando investimenti per aumentare spazi ed incrementare la movimentazione. Da parte nostra, siamo orgogliosi di avere inaugurato per primi in Italia il Centro Unico dei Servizi alle merci di Santo Stefano Magra, area dove vengono effettuati tutti i controlli alla merce e che è particolarmente attrezzata per i controlli sui prodotti deperibili". Tarros, che ha partecipato alla manifestazione nello stesso stand del porto della Spezia, ha presentato il proprio network e stretto nuovi contatti per allargare il business. "Fruit Logistica offre enormi opportunità di intercettare nuovi clienti - ha detto Danilo Ricci, general manager del Gruppo Tarros -. Il Gruppo Tarros ha presentato in questi giorni le numerose soluzioni che oggi è in grado di offrire. Ogni giorno il Gruppo, grazie al lavoro delle sue 600 persone, collega con le sue navi ed i suoi mezzi 16 paesi, 30 porti ed oltre 300 milioni di abitanti dell' area mediterranea".



Il porto e Tarros alla Fruit Logistica 2020 di Berlino

Fuori provincia - Anche quest' anno l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale è presente a Berlino all' edizione 2020 di Fruit Logistica, con una delegazione formata dalla Presidente Carla Roncallo e dalla Responsabile della Comunicazione, Promozione e Marketing Monica Fiorini. Assieme all' Ente, nello stesso stand, anche una folta delegazione di Tarros, guidata dal Brand Manager del Gruppo, Mauro Solinas. Con loro anche l' Amministratore Delegato di Tarros Egitto, Hani Rashid. "Il settore agroalimentare è in ascesa e coinvolge molti dei paesi Mediterranei, il nostro in particolare. Tarros, terminalista alla Spezia, opera in questo bacino ed è particolarmente interessato al traffico di merci deperibili, da qui la presenza insieme a noi in questa grande ed importante fiera, dove ha avuto modo di rafforzare e sviluppare interessanti contatti, utili ad aumentare il business nel nostro porto", ha dichiarato la Presidente Roncallo. "L' AdSP sta infatti puntando a far crescere il settore del traffico delle merci fresche, anche in collaborazione con i propri terminalisti che, come Tarros, stanno avviando investimenti per aumentare spazi ed incrementare la movimentazione. Da parte nostra, siamo orgogliosi di avere inaugurato per primi in Italia il Centro Unico dei Servizi alle merci di santo Stefano Magra, area dove vengono effettuati tutti i controlli alla merce e che è particolarmente attrezzata per i controlli sui prodotti deperibili. Ringrazio l' Assessore regionale all' Agricoltura Stefano Mai che, come promesso lo scorso anno visitando la Fiera, ha sostenuto in questa edizione il **sistema** produttivo e logistico della Liguria attraverso la realizzazione di uno spazio dedicato alle eccellenze della Regione, coinvolgendo produttori ed operatori del territorio, ed anche il nostro **sistema portuale**". "Fruit Logistica offre enormi opportunità di intercettare nuovi clienti. Il Gruppo Tarros ha presentato in questi giorni le numerose soluzioni che oggi è in grado di offrire: un vero proprio network per garantire un servizio costante ed efficiente. Ogni giorno il Gruppo, grazie al lavoro delle sue 600 persone, collega con le sue navi ed i suoi mezzi 16 paesi, 30 porti ed oltre 300 milioni di abitanti dell' area mediterranea. Interesse per i nostri servizi è stato manifestato anche da nuovi operatori appartenenti a diversi settori merceologici presenti in fiera", afferma Danilo Ricci, General Manager del Gruppo Tarros. Giovedì 6 febbraio 2020 alle 20:27:04 Redazione.



L' ADSP e Tarros a Fruit Logistica 2020

(FERPRESS) - Berlino, 6 FEB - L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** è presente a Berlino all' edizione 2020 di Fruit Logistica, con una delegazione formata dalla Presidente **Carla Roncallo** e dalla Responsabile della Comunicazione, Promozione e Marketing Monica Fiorini. Assieme all' Ente, nello stesso stand, anche una folta delegazione di Tarros, guidata dal Brand Manager del Gruppo, Mauro Solinas. Con loro anche l' Amministratore Delegato di Tarros Egitto, Hani Rashid. "Il settore agroalimentare è in ascesa e coinvolge molti dei paesi Mediterranei, il nostro in particolare. Tarros, terminalista alla Spezia, opera in questo bacino ed è particolarmente interessato al traffico di merci deperibili, da qui la presenza insieme a noi in questa grande ed importante fiera, dove ha avuto modo di rafforzare e sviluppare interessanti contatti, utili ad aumentare il business nel nostro porto", ha dichiarato la Presidente **Roncallo**. "L' AdSP sta infatti puntando a far crescere il settore del traffico delle merci fresche, anche in collaborazione con i propri terminalisti che, come Tarros, stanno avviando investimenti per aumentare spazi ed incrementare la movimentazione. Da parte nostra, siamo orgogliosi di avere inaugurato per primi in Italia il Centro Unico dei Servizi alle merci di santo Stefano Magra, area dove vengono effettuati tutti i controlli alla merce e che è particolarmente attrezzata per i controlli sui prodotti deperibili. Ringrazio l' Assessore regionale all' Agricoltura Stefano Mai che, come promesso lo scorso anno visitando la Fiera, ha sostenuto in questa edizione il **sistema** produttivo e logistico della Liguria attraverso la realizzazione di uno spazio dedicato alle eccellenze della Regione, coinvolgendo produttori ed operatori del territorio, ed anche il nostro **sistema portuale**". "Fruit Logistica offre enormi opportunità di intercettare nuovi clienti. Il Gruppo Tarros ha presentato in questi giorni le numerose soluzioni che oggi è in grado di offrire: un vero proprio e proprio network per garantire un servizio costante ed efficiente. Ogni giorno il Gruppo, grazie al lavoro delle sue 600 persone, collega con le sue navi ed i suoi mezzi 16 paesi, 30 porti ed oltre 300 milioni di abitanti dell' area mediterranea. Interesse per i nostri servizi è stato manifestato anche da nuovi operatori appartenenti a diversi settori merceologici presenti in fiera", afferma Danilo Ricci, General Manager del Gruppo Tarros.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there is a navigation bar with the FerPress logo and various menu items. A prominent banner at the top right reads 'ABBONATI A FERPRESS'. Below this, the main content area features a news article titled 'L' ADSP e Tarros a Fruit Logistica 2020'. The article text is partially visible, mentioning the presence of ADSP and Tarros at the event. A sidebar on the right contains a 'ABBONATI A FERPRESS' button, a '2020 EUROPEAN TRANSPORT CONFERENCE' banner, and other navigation elements. The overall layout is clean and professional, typical of a news website.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Coronavirus, il terminal crociere si attrezza

Oggi attracca Costa Smeralda con 70 turisti cinesi. Distribuzione di gel disinfettante e mascherine. Chi ha febbre non sbarca

Erogatori di gel disinfettante per le mani posizionati in tutti i punti strategici del terminal crociere di largo Fiorillo. E un carico di mascherine e di dispositivi di protezione, per il personale, da utilizzare solo in caso di necessità. Stamani attracca a molo Garibaldi Costa Smeralda e verranno messe in atto, la prima volta nello scalo spezzino, tutte le misure di prevenzione e controllo adottate in ambito marittimo contro il coronavirus che ha colpito in particolare la Cina. I turisti provenienti dal Paese asiatico dovrebbero essere, secondo le stime, una settantina sui circa 5480 passeggeri che affrontano il tour del Mediterraneo occidentale a bordo dell' ammiraglia di Costa Crociere. Venerdì scorso la nave aveva saltato lo scalo nel Golfo dei Poeti: era stata bloccata a Civitavecchia per via di due casi sospetti di coronavirus, che poi non si sono rivelati tali. Stamani lo sbarco dei passeggeri inizierà come sempre dalle 8.30, con le operazioni che potrebbero richiedere un po' più di tempo. Tutti i passeggeri saranno sottoposti, dal personale di bordo, alla misurazione della temperatura tramite "scanner". E chi ha la febbre sopra i 37.6 non scenderà. In caso di sintomi sospetti potrebbero partire le verifiche ed un eventuale blocco.

Lo stesso vale per i passeggeri, circa 110, che si imbarcheranno dalle 14.30: chi ha febbre alta non salirà. Costa Crociere, come altre compagnie, ha rafforzato le misure di precauzione «a seguito dell' innalzamento del livello di allerta globale dichiarato dall' Organizzazione mondiale della sanità». La prima regola è che non salirà a bordo chi è stato negli ultimi 14 giorni nella Cina continentale. Per diffondere il più possibile le informazioni sono state affisse al terminal e sul molo tutte le informazioni necessarie, in italiano, inglese e mandarino. E verrà proiettato all' interno della stazione crocieristica un video fornito da Costa con tutte le indicazioni e le procedure messe in atto per la sicurezza di tutti. Particolare attenzione viene prestata alla pulizia e alla sterilizzazione degli ambienti comuni. Per la tranquillità del personale di terra, sono state installate le piantane con il gel disinfettante, da azionare con un pedale. E, a grande richiesta, sono pronte le mascherine. Che saranno indossate solo in caso di emergenza. Costa Smeralda salperà poi stasera, come previsto, per le 20.30, diretta a Savona. Sono previsti in giornata tour organizzati sul territorio. Sbarcheranno, per concludere qui la vacanza, 87 persone delle 5480, cui si aggiungono i 1645 membri dell' equipaggio. Tante le nazionalità presenti a bordo, oltre ai 70 cinesi, 70 giapponesi, 40 taiwanesi per quel che riguarda gli orientali. In viaggio anche 1650 italiani, 950 francesi, 460 spagnoli, 250 americani, 110 russi, 120 austriaci. -



Porto, via ai nuovi scavi al molo Garibaldi

Sondra Coggio / LA SPEZIA Si dovrà ritornare a scavare alla testata del Molo Garibaldi. Una relazione del responsabile unico del procedimento, l'ingegner Davide Vetrata, ha «appaesato la necessità di ulteriori interventi di bonifica, preliminari e necessari alla restituzione del pennello agli usi legittimi». Per questa ragione, «nelle more del completamento dei lavori», l'**autorità portuale** ha stabilito di estendere la durata della polizza fideiussoria di legge, stipulata a suo tempo, almeno fino al febbraio del 2021, «termine stimato per il completamento delle operazioni», che dovranno presumibilmente andare a gara nei prossimi mesi. Arriva un po' a sorpresa, la notizia dei nuovi scavi. L'authority precisa che comunque «non interferiranno con i lavori di ampliamento del Molo Garibaldi», che Contship dovrebbe risolvere ad avviare, nell'ambito degli accordi di concessione delle vaste aree in capo ad Lsct. In teoria, Contship avrebbe dovuto avviare i lavori nella primavera del 2019. Così non è stato. E anche il successivo annuncio, «entro la fine dell'anno», non è stato rispettato. Un ritardo finito al centro di un duro faccia a faccia fra il Comune ed il gruppo terminalista, con parole forti alle quali è seguito - ad oggi - un sostanziale stallo. In attesa di capire cosa accadrà - visto che solo fatto il Molo Garibaldi potrà partire l'operazione dello scalo crocieristico a Calata Paita - si riparla ora di scavi al Garibaldi. Sono state delle analisi mirate, conferma l'authority, a evidenziare che mancano ancora delle aree, da bonificare. Toccherà intervenire di nuovo, dunque, anche se in aree molto più limitate rispetto ai lavori finiti 5 anni fa al centro dell'inchiesta della Procura della Spezia, per una indebita fuoriuscita in mare di fanghi contaminati, durante le operazioni. Il caso era esploso nella primavera del 2015, a fronte di una improvvisa moria di muscoli. C'erano stati due esposti, uno dei mitilicoltori e l'altro di Legambiente. Il procuratore Luca Monteverde aveva attivato i sub della Capitaneria di Porto, per verificare se le "panne" posizionate a chiudere le aree di dragaggio fossero ben ancorate. E - poiché i lavori al Garibaldi erano finiti - i controlli erano avvenuti nella vicina zona del Molo Fornelli, dove in effetti era stata accertata una dispersione di fanghi. Da lì l'accusa a carico dei responsabili di cantiere, di aver provocato «un deterioramento e una compromissione delle acque del golfo». La zona era stata sequestrata, dissequestrata e nuovamente posta sotto sequestro, e infine restituita all'uso, in parallelo all'avvio del processo. Un caso delicato, perché, ad oggi, non si è riusciti a provare che sia stata l'azione delle draghe a provocare l'insabbiamento dei vivai, facendo morire soffocati i muscoli. I muscolai non mollano, sono determinati a dimostrarlo e a tentare di recuperare il danno economico milionario. Ulteriore dettaglio, a conferma di quanto sia complicata la situazione. L'**autorità portuale** non ha ancora saldato alla ditta appaltata all'epoca l'ultima parte dei dragaggi fatti al Garibaldi. Una scelta di auto tutela, visto che il processo è ancora in atto e non si sa come andrà a finire. La ditta, da parte sua, ha fatto causa. -



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Finanza e Agenzia dogana sequestrano in porto 54 tonnellate di pellet

Nell'attività di contrasto e repressione dei traffici illeciti, i funzionari del reparto anti frode delle Dogane e i militari della Guardia di Finanza hanno sequestrato 3.600 sacchi di pellets da 15 chili ciascuno per un peso complessivo di 54 mila chilogrammi, contenuti all'interno di due container provenienti dall'Egitto e pronti ad essere messi in consumo sul territorio nazionale. Durante l'ispezione fisica, al fine di determinare la qualità e la rispondenza alle normative vigenti della merce, sono stati prelevati dei campioni per la successiva analisi nei laboratori chimici dell'agenzia. E i risultati hanno accertato la non conformità all'etichettatura commerciale A1, per il contenuto di ceneri e di azoto superiori a quelli consentiti. Le ulteriori indagini hanno consentito di accertare la falsità materiale del certificato di analisi prodotto dall'importatore e la presenza sui sacchi di un marchio registrato contraffatto. In particolare il potere calorifico dichiarato sulle singole confezioni era molto superiore rispetto a quello realmente accertato, dato che avrebbe sicuramente tratto in inganno il consumatore finale. Inoltre non si trattava di pellets di abete ma di scarifi di lavorazione del legno derivante dalla fabbricazione di mobili. Pertanto la merce è stata sequestrata, mentre il legale rappresentante della nota società importatrice, con sede a Milano e con diversi negozi in franchising in Italia, è stato denunciato alla procura della Repubblica della Spezia per i reati di introduzione nello Stato di prodotti con segni falsi (articolo 474 del codice penale), di vendita di prodotti industriali con segni mendaci (articolo 517 del codice penale) e uso di atto falso (articolo 489 del codice penale). Continua con successo la sinergia tra i funzionari del reparto anti frode dell'Ufficio delle Dogane della Spezia e i militari della Guardia di Finanza che monitorano costantemente i container sospetti. G.P.B.



Ancoraggio suppletivo in testa al Garibaldi in caso di doppio accosto

La Spezia - Nel corso della scorsa primavera, durante un tavolo tecnico convocato presso l' **Autorità di sistema portuale**, alla presenza della Capitaneria di porto e dei servizi tecnico/nautici, è stata richiesta l' implementazione di un dispositivo di ancoraggio suppletivo a mare da affiancare ai tradizionali ancoraggi di banchina. Nei giorni precedenti, infatti, si era verificato un doppio accosto sul lato Ovest del molo Garibaldi con la sporgenza della nave posta davanti di circa 90 metri oltre la sommità del molo. E' ritornato di attualità, quindi, il progetto di cui si era parlato anni fa, quando si era pensato alla realizzazione di un "finger" e poi di un "dolphin" (leggi qui). Nelle riunioni seguenti è stato discusso e approvato il layout di ormeggio ausiliario predisposto dall' Ufficio tecnico dell' Adsp da impiegarsi in caso di sporgenza delle navi dalla testata del Garibaldi. La stima dei lavori è di 46.670 euro oltre oneri per la sicurezza pari a euro 2.330, e poiché la prima gara è andata deserta è stato definito di procedere all' affidamento dei lavori sopra descritti, mediante la ripetizione dell' espletamento della gara in forma di procedura negoziata senza pubblicazione del bando, richiedendo di presentare offerta a 5 operatori economici iscritti all' albo. La Corporazione piloti del porto, a seguito della verifica richiesta dalla Capitaneria di porto, ha rilevato necessario lo spostamento della boa gialla posta all' entrata del canale Garibaldi Ovest, di circa 10 metri rispetto alla posizione di progetto. Per il riposizionamento della boa è stata effettuata una stima aggiornata degli interventi per 88.320 euro, oltre oneri per la sicurezza per 4.416 euro. Giovedì 6 febbraio 2020 alle 20:25:23 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



«Troppo caro e con pochi magazzini Il porto di Ravenna è morto»

Ancisi e Manzoli sollecitano l'Amministrazione: «Ecco i cinque punti su cui lavorare da subito»

RAVENNA «Il porto di Ravenna è ormai morto da tanti punti di vista». È una sentenza drammatica quella che arriva per bocca di Maurizio Marendon, ingegnere marittimo che da 35 anni lavoranelporto e in qualche modo si sente "figlio d' arte" dato che ilpadre Mario fu per anni direttore Sapir. Una serie di considerazioni, quelle poste ieri da Marendon - nel corso di una conferenza stampa sul porto indetta dal capogruppo di Lista per Ravenna Alvaro Ancisi e dal capogruppo di Ravenna in Comune Massimo Manzoli - che non vogliono in alcun modo demonizzare il progetto Hub portuale, «che se dovesse funzionare come dicono - assicura l' ingegnere - sarebbe una cosa stupenda per la nostra economia», ma sono tese piuttosto a dare una serie di suggerimenti, volti a ricordare come, inattesa del tanto acclamato maxi intervento, si possano comunque mettere in atto una serie di strategie per rilanciare già da ora tutto il comparto. Eil primo punto sul quale Marendon ieri ha voluto porre l' attenzione è quello dei costi. «Secondo le stime effettuate -ha spiegato -portare merci a Ravenna costa in media circa 100 dollari in più ogni due Teu (unità di misura standard di volume nel trasporto dei container)». Una cifra che rende il nostro diporto, stando a quanto sottolineano i consiglieri di opposizione Ancisi e Manzoli, il più caro d' Italia. Le motivazioni Perché si arrivi a queste cifre è presto detto. «Tutto questo - ha precisato l' ingegnere - deriva dal fatto che le compagnie di navigazione quattro anni fa si sono raggruppate in quattro grandi compagnie, scegliendole linee di navigazione e declassando il mare Adriatico tagliandoci fuori dalle rotte delle grandi navi madre». Tradotto: le grandi compagnie sfruttano oggi una tratta principale, quella tirrenica, che li porta soprattutto verso il porto di Genova e da lì poi verso Francia, Spagna e Tunisia. In Adriatico arrivano solo i cosiddetti container "scartati". In buona sostanza le navi madre sbarcano prima a Malta, GioiaTauro e Pireo scaricando i container. Da qui poi ilprodotto viene caricato in navi più piccole, che salpano alla volta di altriporti quali Ravenna, comportando però una serie di maggiori costi. Per non parlare di quelli doganali, «che mentre a Genova sono di 35 euro a Teu, a Ravenna sono di 55». I magazzini Da quisipassa al secondo grande tema secondo Marendon, ovvero la difficoltà oramai di stoccare merce al porto di Ravenna, «dato che-assicura l' ingegnere - siamo intoppati dalla grande presenza in particolare di argilla e caolini. Questo comporta problemi come quello dei "tondo ni". A Ravenna siamo specializzati da tempo nei tubi. Bene, questi per essere imbarcati devono essere stoccati fuori dal porto, perché non c' è più spazio». Ilproblema è che secondo Marendon nel grande progetto Hub c' è una grave mancanza. «Ho sentito parlare di approfondimento dei canali-ricorda-e va benissimo, ma non di nuovimagazzini. Si conta di raddoppiare i Teu all' anno, ma dove metteranno la merce?». Le proposte Da qui la decisione di Ancisi e Manzoli dipresentare in consiglio cinque punti su cui lavorare da subito per il rilancio del porto: prima di tutto la manutenzione del porto canale; secondo liberare il porto da questi stoccaggi diargille e caolini; terzo lavorare per l' acquisizione della tratta ferroviaria Modena -Ravenna, quarto procedere all' elettrificazione delle banchine; quinto abbassare i costi. «Se andiamo avanti così - concludono i consiglieri

ALESSANDRO CICOGNANI



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

- dagli attuali circa 220mila Teu movimentati, arriveremo entro i prossimi otto anni (tempo indicato per ultimare il progetto Hub) a quota 193mila stimati. Una grave perdita che non possiamo permetterci». Porti come Venezia e Trieste infatti si sono già mossi da tempo, in particolare quest' ultimo che ha avuto sovvenzioni dalla regione Friuli per abbassare le tariffe.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Porto, Ancisi e Manzoli all' attacco: «Servono lavori urgenti e costi sostenibili»

Bilancio 2019 del traffico portuale in calo dell' 1,6%, a quota 26,2 milioni di tonnellate. «Non si deve restare con le mani in mano » commentano Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna) e Massimo Manzoli (Ravenna in Comune). «Il primo punto - spiegano - sono le manutenzioni del porto canale, asportandone i sedimenti che nel tempo si sono stratificati sul fondale, ma non certo aspettando per anni che si facciano gli scavi previsti dal progetto generale». Per Ancisi e Manzoli «oggi il porto è sequestrato dai produttori di ceramiche del modenese e del piacentino, che ne hanno fatto un deposito di milioni di tonnellate di rinfuse, quali argille, caolini e feldspati che lo bloccano letteralmente». Resterebbero così «ben poche aree disponibili per traffici di merce varia come tubi, casse, casse, tondoni di ferro, project cargo. Per contro tutti i container in export di piastrelle prodotte nel modenese e nel piacentino vengono imbarcati a La Spezia». E' stato chiesto che «col necessario concorso della Regione, Ravenna non resti tagliata fuori dal business delle ceramiche. Occorre acquisire (in proprietà o a bassissimo costo) la tratta ferroviaria Modena-Ravenna, su cui effettuare l' andata dei carichi contenenti l' argilla e il ritorno di quelli contenenti le piastrelle». Altro punto critico - secondo i due esponenti politici - è la mancata elettrificazione delle banchine in modo che i motori delle navi non debbano restare accesi per produrre energia elettrica. Anche con il supporto del consulente ing. Massimo Marendon, Ancisi e Manzoli affermano che «il porto di Ravenna è il più caro in assoluto in Italia per le tariffe di sbarco e imbarco. Abbassi, quindi, i costiperseguedo maggiore efficienza, riducendo le tariffe. Non parliamo solo della catena di imbarco e sbarco, ma anche di tali operazioni legate ai container, delle visite doganali o degli uffici di sanità e di frontiera». Serve «ovviamente, il contributo della Regione, principale interessata a che l' unico scalo commerciale regga la concorrenza. Lo ha fatto il Friuli, che ha sovvenzionato il porto di Trieste» Ribadita anche la contrarietà al nuovo terminal container: «Va detto innanzitutto che l' attuale 'vecchio' terminal container della Sapir, in Darsena San Vitale, è sfruttato solo per metà, tanto che, secondo un andamento ultradecennale lontano dall' obiettivo fissatogli di 300 mila teus, il porto di Ravenna ha movimentato appena 180mila container nel 2018 e nel 2019 ancora meno. Siamo tagliati fuori dalle rotte delle grandi navi madre, perchè le compagnie di navigazione hanno declassato il mare Adriatico a categoria B».



Maurizio Marendon, da 35 anni ingegnere marittimo al porto: "Con l' hub? Non ci sarà alcuna crescita"

"Il porto di Ravenna è ormai morto sotto tanti aspetti". Ne è convinto Maurizio Marendon, ingegnere marittimo che da 35 anni lavora al porto. Non solo: il 57enne è "figlio d' arte", in quanto suo padre fu direttore in Sapir

"Il porto di Ravenna è ormai morto sotto tanti aspetti". Ne è convinto Maurizio Marendon, ingegnere marittimo che da 35 anni lavora al porto. Non solo: il 57enne è "figlio d' arte", in quanto suo padre fu direttore in Sapir. "Io sono cresciuto nell' ambiente portuale e sono 57 anni che vivo di portualità - spiega l' ingegnere - Quando ero piccolo a casa ascoltavamo la radio di Sapir, e tutto il giorno sentivo parlare dei problemi del porto, quando ancora le banchine erano fatte di terra e ghiaia. Per questo mi piace molto vedere in quali condizioni si sia ridotto il porto". Sul futuro del porto di Ravenna e sul progetto di hub portuale, Marendon è molto scettico: " Tutti noi speriamo che il porto di Ravenna possa avere una crescita: ma questa crescita non esiste e non esisterà , e lo dico anche andando contro agli amici dell' Autorità portuale che intendono altre cose. L' Adriatico è stato completamente tagliato fuori dalle linee di navigazione; non si viene più in Adriatico, si va a La Spezia, a Genova, a Gioia Tauro o in scali come Malta e il Pireo". L' ingegnere non usa mezzi termini per commentare il progetto: "Stiamo parlando di una perdita di denaro pubblico non indifferente, sembra quasi che l' hub sia nato solo per accontentare l' aspettativa di Sapir di fare un nuovo terminal container in Largo Trattaroli. L' attuale terminal è già più che sufficiente: sarebbe un successo portarlo a una profondità di 12,5 metri, ma un nuovo terminal non è necessario. Ci siamo fatti portare via tutto dagli altri porti: per quale motivo politico? Dodici anni fa ho fondato una ditta, perchè credo in Ravenna, e ho messo nel mio marchio il leone di Raul (Gardini, ndr), che fu mio amico: per ricordare che eravamo il primo porto d' Italia quando c' era lui. Dopo di lui siamo diventati subito il quarto porto italiano per container e, oggi, siamo il 15esimo. Perchè?". Marendon non ha dubbi: "Credo che questi lavori, che sono fermi da dieci anni, potevano essere fatti anche prima: so che il canale di Ravenna è difficile da tenere manutentato perchè è costituito non solo da sabbia, ma anche da limo. Mi sono trovato tempo fa con una nave che non riusciva ad attraccare e abbiamo dovuto iniziare a sbarcarla a cinque metri dalla banchina, e questo per Ravenna è solamente uno smacco, uno smacco molto importante. Non sapete quante compagnie si lamentano del porto di Ravenna: non solo per il porto in sè, ma anche perchè richiedono tariffe minori. Il porto di Ravenna, infatti, è carissimo, così come è carissima la prassi doganale rispetto agli altri porti italiani. La maggioranza politica cerca un miglioramento del porto, ma non si rende conto che questo miglioramento è assoggettato a tante altre cose: in primis i costi, ma anche la visibilità di Ravenna come porto e stile di operatività. E poi non hanno mai detto cosa faranno con il terminal Tcr se costruiranno il nuovo terminal in Trattaroli; credete che Contship porterà a Ravenna ulteriore lavoro togliendolo agli altri porti gestiti sempre da Contship? Io non credo".

RAVENNA TODAY Cronaca

Maurizio Marendon, da 35 anni ingegnere marittimo al porto: "Con l'hub? Non ci sarà alcuna crescita"

"Il porto di Ravenna è ormai morto sotto tanti aspetti". Ne è convinto Maurizio Marendon, ingegnere marittimo che da 35 anni lavora al porto. Non solo: il 57enne è "figlio d'arte", in quanto suo padre fu direttore in Sapir

Giulia Tadolini
18 febbraio 2020

I più letti di oggi

- Milano: il riciclaggio dei rifiuti, quale futuro per la città?
- Piemonte: comizi di Leoluca Orlando e i rischi del nuovo Codice della strada
- Arrivano nei tribunali gli imputati "cassandriani": l'ala verde in risposta
- Una fondazione di 100 milioni: all'aria, esultano su via Carlo Malatesta

Casa a RAVENNA

- Cervia - Pinerolo Appartamento 3 locali 225.000 €
- Affiorante - Fiume 100 m² + 100 m² 410.000 €

Immobiliare

Sull' hub l' opposizione vuole meno 'sogni': "Gli altri porti fanno già ciò che noi sogniamo per il 2030"

Si potrebbero sintetizzare così le richieste dei due consiglieri d' opposizione Alvaro Ancisi (capogruppo di Lista per Ravenna) e Massimo Manzoli (capogruppo di Ravenna in Comune) in merito al futuro prossimo del porto di Ravenna

Meno sogni, più concretezza - e chiarezza. Si potrebbero sintetizzare così le richieste dei due consiglieri d' opposizione Alvaro Ancisi (capogruppo di Lista per Ravenna) e Massimo Manzoli (capogruppo di Ravenna in Comune) in merito al futuro prossimo del porto di Ravenna. "Le quattro ore e mezza della discussione , avvenuta in consiglio comunale il 28 gennaio scorso, sul futuro del porto hanno consentito di raccogliere un dossier di dichiarazioni, assicurazioni e suggestioni delle massime autorità presenti, pubbliche o parapubbliche (sindaco e presidenti dell' Autorità portuale e della Sapir) che, poste a confronto con le posizioni espresse chiaramente dall' opposizione - spiegano i consiglieri - serviranno a lungo per valutarne, con le carte scritte, le coerenze o le contraddizioni, i successi o gli insuccessi". "Un progetto così importante - attacca Manzoli - non può essere relegato a semplice "sogno" o "scommessa", come lo ha definito il sindaco. Tante cose che sono state dette durante la presentazione del progetto di hub portuale non corrispondono alla realtà. Al di là dei numeri del porto in calo nel 2019 rispetto al 2018, l' assessore Donini aveva parlato di 500mila teus movimentati entro 6 anni: in consiglio è stato chiarito che i teus saranno 400mila e solo a partire dal 2030. Un obiettivo condivisibile e che va perseguito, certo: ma è un sogno e una scommessa, e lo stato dell' arte ci dice già che ci sono almeno otto porti italiani che hanno numeri ben superiori e già oggi movimentano quasi il doppio delle merci che noi sogniamo per il 2030. E questo si ricollega alla "via della seta": su tutte le mappe della via della seta Ravenna non c' è, mentre al suo posto ci sono Venezia o Trieste. Magari si potrebbe inserire anche Ravenna, ma gli altri porti hanno già iniziato rapporti economici con l' oriente, mentre noi a Ravenna stiamo ancora parlando di sogno; siamo indietro di 5-10 anni. E poi l' elettrificazione delle banchine: il presidente dell' Autorità portuale Rossi si è sempre mostrato contrario fin dall' inizio; poi, invece, ha detto che è una cosa importante ma non fattibile. Mentre l' assessore al porto Fusignani spera che l' andamento del porto da qui a otto anni sarà sostanzialmente in linea: abbiamo fatto i conti, e se così fosse arriveremmo a fine progetto a 193mila teus, perdendone quindi altri 25-30mila". Il progetto esistente Si parte dal progetto esistente, finanziato e avviato a gara d' appalto per un importo di 235 milioni, su cui hanno convenuto unitariamente la maggioranza e l' opposizione, divise sul preesistente "progettone" fino a che, dopo otto anni di stallo e di supplizi procurati al porto, non è stato abortito. "Diversamente da quanto alcuni consiglieri del Pd hanno voluto far credere - spiega Ancisi - l' opposizione ha confermato il proprio sostegno a tale progetto che, ridimensionato ai limiti ragionevoli, significa approfondire il porto canale a 12,5 metri rispetto agli 11,5 degli ultimi scavi effettuati 13 anni fa, ridotti oggi a 9,45 causa le mancate ordinarie manutenzioni. D' accordo dunque sui 4,7 milioni di metri cubi di fanghi sabbiosi/limosi da estrarre e collocare opportunamente. Il presidente Rossi ha espresso l' impegno a completare la suddetta escavazione dei fondali "in circa 5 anni" e di ultimare i lavori "in ulteriori 2/3 anni". Secondo noi, i maggiorenti politici del porto dovrebbero finalizzare le loro energie al rispetto di questi impegni, basati su finanziamenti certi, previsioni realistiche e sostenibilità tecnica e ambientale. Andare oltre, a otto anni (almeno) di distanza dall' obiettivo, rischia di produrre nuove implosioni e disgrazie". Efficienza, lavori urgenti e tariffe sostenibili I dati ufficiali parlano di

RAVENNA TODAY Cronaca

Sull'hub l'opposizione vuole meno 'sogni': "Gli altri porti fanno già ciò che noi sogniamo per il 2030"

Si potrebbero sintetizzare così le richieste dei due consiglieri d'opposizione Alvaro Ancisi (capogruppo di Lista per Ravenna) e Massimo Manzoli (capogruppo di Ravenna in Comune) in merito al futuro prossimo del porto di Ravenna

Meno sogni, più concretezza e chiarezza. Si potrebbero sintetizzare così le richieste dei due consiglieri d'opposizione Alvaro Ancisi (capogruppo di Lista per Ravenna) e Massimo Manzoli (capogruppo di Ravenna in Comune) in merito al futuro prossimo del porto di Ravenna. "Le quattro ore e mezza della discussione, avvenuta in consiglio comunale il 28 gennaio scorso, sul futuro del porto hanno consentito di raccogliere un dossier di dichiarazioni, assicurazioni e suggestioni delle massime autorità presenti, pubbliche o parapubbliche (sindaco e presidenti dell' Autorità portuale e della Sapir) che, poste a confronto con le posizioni espresse chiaramente dall' opposizione - spiegano i consiglieri - serviranno a lungo per valutarne, con le carte scritte, le coerenze o le contraddizioni, i successi o gli insuccessi".

"Un progetto così importante - attacca Manzoli - non può essere relegato a semplice "sogno" o "scommessa", come lo ha definito il sindaco. Tante cose che sono state dette durante la presentazione del progetto di hub portuale non corrispondono alla realtà. Al di là dei numeri del porto in calo nel 2019 rispetto al 2018, l' assessore Donini aveva parlato di 500mila teus movimentati entro 6 anni: in consiglio è stato chiarito che i teus saranno 400mila e solo a partire dal 2030. Un obiettivo condivisibile e che va perseguito, certo: ma è un sogno e una scommessa, e lo stato dell' arte ci dice già che ci sono almeno otto porti italiani che hanno numeri ben superiori e già oggi movimentano quasi il doppio delle merci che noi sogniamo per il 2030. E questo si ricollega alla "via della seta": su tutte le mappe della via della seta Ravenna non c' è, mentre al suo posto ci sono Venezia o Trieste. Magari si potrebbe inserire anche Ravenna, ma gli altri porti hanno già iniziato rapporti economici con l' oriente, mentre noi a Ravenna stiamo ancora parlando di sogno; siamo indietro di 5-10 anni. E poi l' elettrificazione delle banchine: il presidente dell' Autorità portuale Rossi si è sempre mostrato contrario fin dall' inizio; poi, invece, ha detto che è una cosa importante ma non fattibile. Mentre l' assessore al porto Fusignani spera che l' andamento del porto da qui a otto anni sarà sostanzialmente in linea: abbiamo fatto i conti, e se così fosse arriveremmo a fine progetto a 193mila teus, perdendone quindi altri 25-30mila". Il progetto esistente Si parte dal progetto esistente, finanziato e avviato a gara d' appalto per un importo di 235 milioni, su cui hanno convenuto unitariamente la maggioranza e l' opposizione, divise sul preesistente "progettone" fino a che, dopo otto anni di stallo e di supplizi procurati al porto, non è stato abortito. "Diversamente da quanto alcuni consiglieri del Pd hanno voluto far credere - spiega Ancisi - l' opposizione ha confermato il proprio sostegno a tale progetto che, ridimensionato ai limiti ragionevoli, significa approfondire il porto canale a 12,5 metri rispetto agli 11,5 degli ultimi scavi effettuati 13 anni fa, ridotti oggi a 9,45 causa le mancate ordinarie manutenzioni. D' accordo dunque sui 4,7 milioni di metri cubi di fanghi sabbiosi/limosi da estrarre e collocare opportunamente. Il presidente Rossi ha espresso l' impegno a completare la suddetta escavazione dei fondali "in circa 5 anni" e di ultimare i lavori "in ulteriori 2/3 anni". Secondo noi, i maggiorenti politici del porto dovrebbero finalizzare le loro energie al rispetto di questi impegni, basati su finanziamenti certi, previsioni realistiche e sostenibilità tecnica e ambientale. Andare oltre, a otto anni (almeno) di distanza dall' obiettivo, rischia di produrre nuove implosioni e disgrazie". Efficienza, lavori urgenti e tariffe sostenibili I dati ufficiali parlano di

26.256.248 tonnellate movimentate tra entrata e uscita dal porto lo scorso anno, in netto calo rispetto al 2018 e inferiori anche al 2017. "Non si deve dunque



Ravenna Today

Ravenna

restare con le mani in mano per almeno 5/8 anni, sperando che la Capitaneria faccia poi passare, valutando caso per caso al momento, la condizione dei fondali - aggiungono i due consiglieri - Primo punto sono le manutenzioni del porto-canale, asportando i sedimenti che nel tempo si sono stratificati sui fondali, ma non certo aspettando per anni che si facciano gli scavi previsti dal progetto generale. Al riguardo, si sono avute dichiarazioni discordanti, che occorre condurre a impegni chiari e precisi. Ricordiamoci che ora come ora questi sedimenti hanno come unica destinazione la cassa di colmata di Nadep, dove devono restare circa nove mesi, in attesa che l' Agenzia regionale per l' Ambiente stabilisca l' uso che se ne può fare. Punto due: oggi il porto di Ravenna è sequestrato dai produttori di ceramiche del modenese e del piacentino, che ne hanno fatto un deposito di milioni di tonnellate di rinfuse, quali argille caolini e feldspati, che l' hanno letteralmente bloccato, mentre ne arrivano continuamente altre, nonostante che il loro ritiro, da parte dei produttori stessi, sia calato del 20,6%. Restano ben poche aree disponibili per traffici di "merce varia" (quali tubi, casse, tondoni di ferro, project cargo), capaci di produrre un indotto, posti di lavoro e mezzi impiegati ben maggiori. Abbiamo gru di elevata portata che potrebbero portarci ad essere l' unico porto con possibilità di imbarcare pezzi che superano le 400 tonnellate, attirando progetti di potenziale gran lustro per Ravenna. Per contro, e siamo al terzo punto, tutti i container in esportazione con piastrelle prodotte nel modenese e piacentino vengono imbarcati a La Spezia. Abbiamo chiesto che, col necessario concorso della Regione, Ravenna non resti tagliata fuori dal business delle ceramiche. Occorre acquisire, in proprietà o a bassissimo costo, la tratta ferroviaria Modena-Ravenna, su cui effettuare l' andata dei carichi contenenti l' argilla e il ritorno con quelli contenenti le piastrelle". "Il Presidente dell' **Autorità Portuale** Rossi ha escluso in consiglio comunale che si proceda all' elettrificazione delle banchine, come il consiglio stesso aveva richiesto all' unanimità il 17 aprile 2018, e nonostante la Regione e l' Europa abbiano previsto si debba fare entro il 2025 - continuano Manzoli e Ancisi elencando il quarto punto - Questo obiettivo deve essere programmato con questa previsione, attivando un percorso che coinvolga l' impegno dello Stato e della Regione stessa, oltreché delle istituzioni locali. Scopo principale è che i motori delle navi non debbano restare accesi per produrre energia elettrica, eliminando, secondo il verbo della green ecology, questo dannosa specie di inquinamento ambientale. Quinto punto: fondamentale, per darci la possibilità di competere almeno in campo nazionale, altrimenti siamo destinati alla marginalità, è che il porto di Ravenna, il più caro in assoluto in Italia per le tariffe di sbarco e imbarco, abbassi i costi, perseguendo maggiore efficienza dei suoi progetti e delle attività d' impresa, così da ridurre le proprie tariffe senza dover tagliare i posti di lavoro o gli investimenti per la sicurezza o l'ambiente. Non parliamo solo della catena di imbarco e sbarco, ma del carico e dello scarico dei container, delle visite doganali o degli uffici di sanità e di frontiera e di tutti i servizi accessori. Serve, ovviamente, il contributo della Regione, principale interessata a che l' unico suo porto commerciale regga la concorrenza. Lo ha fatto il Friuli Venezia Giulia, che ha sovvenzionato il porto di Trieste affinché reggesse la concorrenza con le tariffe dell' emergente vicinissimo porto di Koper (Capodistria)". Nuovo Terminal container: "Improprio" Il progetto da 235 milioni in almeno otto anni, cosiddetta prima fase, prevede sì la realizzazione di una banchina in Largo Trattaroli, ma rinvia a una seconda fase, ancora tutta da valutare, l' eventualità di costruire sul suo retro un nuovo terminal container. "I maggiori politici del porto ne parlano invece come di un investimento immediato da "oltre 50 milioni", senza peraltro dire chi lo pagherebbe - insistono i consiglieri d' opposizione - Non intendiamo imbarcarci in questa nuova avventura, mentre sarà già un successo, niente affatto scontato, se si riuscirà a finire come si deve, nei tempi pronosticati, il progetto in corso di avvio. Va detto anzitutto che l' attuale "vecchio" terminal container della Sapir in darsena San Vitale è sfruttato solo per metà, tanto che, avendo una potenzialità di 350 mila teus, ne ha movimentato appena 180.568 nel 2018 e 180.996 nel 2019, secondo un andamento lontano dall' obiettivo di 300 mila, fissato oltre un decennio fa. Del resto, siamo il 15esimo porto in Italia per traffico dei container. Nella prima fase - ha detto il

presidente Rossi - si punta a raggiungere i 400 mila teus, previsione per la quale appaiono però che sufficienti le attuali dotazioni di terminal container. Tale obiettivo è peraltro condizionato - ha aggiunto - dalla stagnazione economica europea e dal forte rallentamento delle economie dell' est. Ma non è neanche legittimato dal



Ravenna Today

Ravenna

boom, vagheggiato dal sindaco, che potrebbe aversi dalla futuribile "Via della seta", lontana dalla prospettiva di passare da Ravenna. Nessun volo pindarico potrà ridare l' antico splendore al nostro scalo se non si riparte coi piedi a terra. Siamo il porto che può servire i paesi vicini quali Grecia, Turchia, Libano, Egitto, Israele e Tunisia, ma lo siamo sempre stati. La torta da spartire è sempre rimasta la stessa, che non è aumentata da quando sono arrivate a Ravenna Msc per le crociere e ContShip per il terminal container di San Vitale. Anzi, Evergreen, una delle più grandi compagnie mondiali, ha scelto di uscire da questo terminal. Siamo già tagliati fuori dalle rotte delle grandi navi madre, perché le compagnie di navigazione hanno declassato il mare Adriatico a categoria B, con costi molto superiori, portando i container a La Spezia anziché a Ravenna. I container destinati in Adriatico vengono sbarcati in porti di "scartaggio" quali Gioia Tauro, Malta o Pireo e reimbarcati su navi feeder, decisamente più piccole, che portano i container ai vari porti dell' Adriatico con un notevole aggravio dei costi, per le addizionali di sbarco e imbarco, e con tempi di transito altamente penalizzanti. Dunque, si potrà parlare di un eventuale nuovo porto container in Largo Trattaroli solo in vista del compimento dei lavori in appalto, non prima. Si badi a rispettarne gli obiettivi e i tempi, nel frattempo spendendo le energie politiche, professionali e tecniche disponibili e quelle finanziarie da rendere disponibili nell' adeguare e far crescere il porto secondo le sue più impellenti e irrinunciabili esigenze, che abbiamo sintetizzato, almeno, nelle cinque richieste sopra formulate".

Ancisi (LpR) e Manzoli (Ravenna in Comune) fanno il punto sul futuro prossimo del Porto di Ravenna

Le quattro ore e mezza della discussione, avvenuta in consiglio comunale il 28 gennaio 2020, sul futuro prossimo del Porto di Ravenna hanno consentito di raccogliere un dossier di dichiarazioni, assicurazioni e suggestioni delle massime autorità presenti, pubbliche o parapubbliche (sindaco e presidenti dell' **Autorità portuale** e della Sapir) che, poste a confronto con le posizioni espresse chiaramente dall' opposizione, a cui si deve l' iniziativa di questa seduta, serviranno a lungo per valutarne, con le carte scritte, le coerenze o le contraddizioni, i successi o gli insuccessi'. Così Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna) e Massimo Manzoli (Ravenna in Comune) i quali, attraverso una nota stampa, cercano di fare chiarezza in merito all' attuale situazione del Porto di Ravenna e al progetto futuro. IL PROGETTO ESISTENTE Si parte dal progetto esistente, finanziato e avviato a gara d' appalto per un importo di 235 milioni, su cui hanno convenuto unitariamente la maggioranza e l' opposizione, divise sul preesistente sciagurato 'Progettone', fino a che, dopo otto anni di stallo e di supplizi procurati al porto, non è stato abortito. Diversamente da quanto alcuni consiglieri del PD hanno voluto far credere, l'

opposizione ha confermato il proprio sostegno a tale progetto che, ridimensionato ai limiti ragionevoli, significa approfondire il porto canale a 12,5 metri, rispetto agli 11,5 degli ultimi scavi effettuati 13 anni fa, ridotti oggi a 9,45 causa le mancate ordinarie manutenzioni. D' accordo dunque sui 4,7 milioni di metri cubi di fanghi sabbiosi/limosi da estrarre e collocare opportunamente. Il presidente Rossi dell' **Autorità portuale** ha espresso l' impegno a completare la suddetta escavazione dei fondali 'in circa 5 anni' e di ultimare i lavori 'in ulteriori 2/3 anni'. Secondo noi, i maggiori politici del porto dovrebbero finalizzare le loro energie al rispetto di questi impegni, basati su finanziamenti certi, previsioni realistiche e sostenibilità tecnica ed ambientale. Andare oltre, ad otto anni (almeno!) di distanza dall' obiettivo, rischia di produrre nuove implosioni e disgrazie. EFFICIENZA, LAVORI URGENTI E TARIFFE SOSTENIBILI I dati ufficiali parlano di 26.256.248 tonnellate movimentate tra entrata e uscita dal porto lo scorso anno, in netto calo rispetto al 2018 ed inferiori anche al 2017. Non si deve dunque restare con le mani in mano per almeno 5/8 anni, sperando che la Capitaneria faccia poi passare, valutando caso per caso al momento, la condizione dei fondali. Primo punto sono le manutenzioni del porto-canale asportando i sedimenti che nel tempo si sono stratificati sui fondali, ma non certo aspettando per anni che si facciano gli scavi previsti dal progetto generale. Al riguardo, si sono avute dichiarazioni discordanti, che occorre condurre ad impegni chiari e precisi. Ricordiamoci che ora come ora questi sedimenti hanno come unica destinazione la cassa di colmata di Nadep, dove devono restare circa nove mesi, in attesa che l' Agenzia regionale per l' Ambiente stabilisca l' uso che se ne può fare. Oggi il porto di Ravenna è sequestrato dai produttori di ceramiche del modenese e del piacentino, che ne hanno fatto un deposito di milioni di tonnellate di rinfuse, quali argille caolini e feldspati, che l' hanno letteralmente bloccato, mentre ne arrivano continuamente altre, nonostante che il loro ritiro, da parte dei produttori stessi, sia calato del 20,6%. Restano ben poche aree disponibili per traffici di 'merce varia' (quali tubi, casse, tondoni di ferro, project cargo), capaci di produrre un indotto, posti di lavoro e mezzi impiegati ben maggiori. Abbiamo gru di elevata portata che potrebbero portarci ad essere l' unico porto con possibilità di imbarcare pezzi che superano le 400 tonnellate, attirando progetti di potenziale gran lustro per Ravenna. Per contro, tutti i container in esportazione con piastrelle prodotte nel modenese e



piacentino vengono imbarcati a La Spezia. Abbiamo chiesto che, col necessario concorso della Regione, Ravenna non resti tagliata fuori dal business delle ceramiche.



RavennaNotizie.it

Ravenna

Occorre acquisire, in proprietà o a bassissimo costo, la tratta ferroviaria Modena-Ravenna, su cui effettuare l'andata dei carichi contenenti l'argilla e il ritorno con quelli contenenti le piastrelle. Il Presidente dell'**Autorità Portuale** Rossi ha escluso in consiglio comunale che si proceda all'elettificazione delle banchine, come il consiglio stesso aveva richiesto all'unanimità il 17 aprile 2018, e nonostante la Regione e l'Europa abbiano previsto si debba fare entro il 2025. Questo obiettivo deve essere programmato con questa previsione, attivando un percorso che coinvolga l'impegno dello Stato e della Regione stessa, oltretutto delle istituzioni locali. Scopo principale è che i motori delle navi non debbano restare accesi per produrre energia elettrica, eliminando, secondo il verbo della green ecology, questo dannosa specie di inquinamento ambientale Fondamentale, per darci la possibilità di competere almeno in campo nazionale, altrimenti siamo destinati alla marginalità, è che il porto di Ravenna, il più caro in assoluto in Italia per le tariffe di sbarco ed imbarco, abbassi i costi, perseguendo maggiore efficienza dei suoi progetti e delle attività d'impresa, così da ridurre le proprie tariffe senza dover tagliare i posti di lavoro o gli investimenti per la sicurezza o l'ambiente. Non parliamo solo della catena di imbarco e sbarco, ma del carico e dello scarico dei container, delle visite doganali o degli uffici di sanità e di frontiera e di tutti i servizi accessori. Serve, ovviamente, il contributo della Regione, principale interessata a che l'unico suo porto commerciale regga la concorrenza. Lo ha fatto il Friuli Venezia Giulia, che ha sovvenzionato il porto di Trieste affinché reggesse la concorrenza con le tariffe dell'emergente vicinissimo porto di Koper (Capodistria). **NUOVO TERMINAL CONTAINER IMPROPONIBILE** Il progetto da 235 milioni in almeno otto anni, cosiddetta 1.a fase, prevede sì la realizzazione di una banchina in Largo Trattaroli, ma rinvia ad una 2.a fase, ancora tutta da valutare, l'eventualità di costruire sul suo retro un nuovo terminal container. I maggiorenti politici del porto ne parlano invece come di un investimento immediato da 'oltre 50 milioni', senza peraltro dire chi lo pagherebbe. Non intendiamo imbarcarci in questa nuova avventura, mentre sarà già un successo, niente affatto scontato, se si riuscirà a finire come si deve, nei tempi pronosticati, il progetto in corso di avvio. Va detto anzitutto che l'attuale 'vecchio' terminal container della SAPIR in darsena San Vitale è sfruttato solo per metà, tanto che, avendo una potenzialità di 350 mila teu, ne ha movimentato appena 180.568 nel 2018 e 180.996 nel 2019, secondo un andamento lontano dall'obiettivo di 300 mila, fissato oltre un decennio fa. Del resto, siamo il 15° porto in Italia per traffico dei container. Nella 1.a fase - ha detto il presidente Rossi - si punta a raggiungere i 400 mila teu, previsione per la quale appaiono però che sufficienti le attuali dotazioni di terminal container. Tale obiettivo è peraltro condizionato - ha aggiunto - dalla stagnazione economica europea e dal forte rallentamento delle economie dell'est. Ma non è neanche legittimato dal boom, vagheggiato dal sindaco, che potrebbe aversi dalla futuribile 'Via della seta', lontana dalla prospettiva di passare da Ravenna. Nessun volo pindarico potrà ridare l'antico splendore al nostro scalo se non si riparte coi piedi a terra. Siamo il porto che può servire i paesi vicini quali Grecia, Turchia, Libano, Egitto, Israele e Tunisia, ma lo siamo sempre stati. La torta da spartire è sempre rimasta la stessa, che non è aumentata da quando sono arrivate a Ravenna MSC per le crociere e ContShip per il terminal container di San Vitale. Anzi, Evergreen, una delle più grandi compagnie mondiali, ha scelto di uscire da questo terminal. Siamo già tagliati fuori dalle rotte delle grandi navi madre, perché le compagnie di navigazione hanno declassato il mare Adriatico a categoria B, con costi molto superiori, portando i container a La Spezia anziché a Ravenna. I container destinati in Adriatico vengono sbarcati in porti di 'scartaggio' quali Gioia Tauro, Malta o Pireo e reimbarcati su navi feeder, decisamente più piccole, che portano i container ai vari porti dell'Adriatico con un notevole aggravio dei costi, per le addizionali di sbarco e imbarco, e con tempi di transito altamente penalizzanti. **IN CONCLUSIONE** Dunque, si potrà parlare di un eventuale nuovo porto container in Largo Trattaroli solo in vista del compimento dei lavori in appalto, non prima. Si badi a rispettarne gli obiettivi e i tempi, nel frattempo spendendo le energie politiche, professionali e tecniche disponibili e quelle finanziarie da rendere disponibili nell'adeguare e far crescere il porto secondo le sue più

impellenti e irrinunciabili esigenze, che abbiamo sintetizzato, almeno, nelle cinque richieste sopra formulate.



Rimozione e demolizione Berkan B: se ne occuperà la Micoperi

Vince l'appalto pubblicato dall' Autorità Portuale

La Micoperi si occuperà del relitto Berkan B Micoperi ha vinto la gara per la rimozione e la demolizione del relitto della nave Berkan B, da tempo una delle protagoniste della cronaca locale. A darne notizia è il Corriere Romagna, sul quale si legge che per l'intervento di liberazione della piallassa Piomboni sarà necessario un mezzo marittimo che possa caricare il relitto (eventualmente sezionato in parti) e portarlo verso la demolizione. Non è la prima volta per l'azienda ravennate che, infatti, assieme alla società statunitense Titan Salvage si aggiudicò nel 2012 anche la gara d'appalto per la rimozione della Costa Concordia di fronte all'Isola del Giglio. I lavori iniziarono nel settembre 2013.

La vicenda giudiziaria Sul lato giuridico invece la storia non è ancora finita, risale al 16 gennaio scorso infatti la notizia del recapito ai vertici dell' **Autorità Portuale** dell'avviso di conclusione indagine per il caso in questione per il quale dovranno rispondere a processo dei reati di inquinamento ambientale ed omissione di atti d'ufficio per il parziale affondamento del relitto della nave Berkan B (con fuoriuscita di idrocarburi) nella piallassa Piomboni. Questa, l'ultima svolta dopo l'ennesimo ribaltone del 28 ottobre 2019: il Tribunale della

Libertà di Bologna annullò la sospensione (decisa dal Gip su richiesta della procura il 25 settembre 2019) di Rossi, Ferrandino e Maletti, che tornarono quindi in carica. Il provvedimento di sospensione, emesso per la prima volta il 9 settembre 2019, era già stato revocato il 19 settembre 2019, salvo poi venire confermato dal Gip. A dicembre, il caso della Berkan B finì a Striscia la Notizia Leggi anche: 10 settembre 2019: Caso Berkan B: azzerati i vertici dell' **Autorità Portuale** 11 settembre 2019: **Autorità portuale**: "Gli interessati respingono fermamente gli addebiti" 15 settembre 2019: **Autorità Portuale**. Il commissario potrebbe essere Paolo Ferrecchi 17 settembre 2019: **Autorità Portuale**: il Commissario è Paolo Ferrecchi 19 settembre 2019: **Autorità Portuale**. Revocato il provvedimento di interdizione al presidente Daniele Rossi 25 settembre 2019: Nuovamente sospesi i vertici dell' **Autorità Portuale** 30 settembre 2019: **Autorità portuale**: Paolo Ferrecchi è di nuovo il Commissario Straordinario 28 ottobre 2019: **Autorità Portuale**, ennesimo ribaltone: sospensione dei vertici annullata dal Tribunale del riesame 16 gennaio 2020: Si chiude l'indagine sulla Berkan B. In tre sotto accusa Galleria immagini La Costa Concordia inclinata in mare.



«Frammentazione di competenze I porti schiacciati dalla burocrazia»

Il presidente Corsini al comitato tecnico chiede interventi per semplificare il sistema

LIVORNO «La lunghezza dei tempi autorizzativi e la parcellizzazione delle competenze in materia pianificatoria e urbanistica sono oggi fonte di significativi ritardi in un settore dove l'intervento dell'Autorità di Sistema Portuale dovrebbe essere necessariamente tempestivo. È fondamentale che le competenze in ambito del demanio marittimo facciano capo a un unico soggetto». Parole e musica del presidente della Port Authority, Stefano Corsini (foto), che nella giornata di ieri è intervenuto durante il primo Comitato tecnico scientifico di Coast, al quale hanno preso parte esperti di settore e addetti ai lavori per parlare di pianificazione dello spazio marittimo, tutela della fascia costiera, acque e sedimenti portuali. Il numero uno dell'Autorità portuale ha chiesto infatti un cambio di passo su un tema così sentito, soprattutto a pochi giorni dalla denuncia del vertice di Assoporti, Daniele Rossi, sulla necessità di norme chiare in ordine alla realizzazione delle opere utili al rilancio dell'operatività degli scali italiani. Corsini dunque è ritornato sull'argomento, caldeggiando una suddivisione chiara delle competenze tra le varie amministrazioni: «Le interrelazioni a volte confuse tra gli enti pubblici - ha concluso Stefano Corsini - danno luogo a numerose problematiche di natura teorica, ma anche di carattere applicativo che richiedono tempi lunghissimi per essere risolte, sempre che si riesca ad arrivare ad una soluzione condivisa, tanto da rendere spesso le iniziative intraprese dall'ente del tutto inattuati. E ciò vale sia per le procedure edilizie in ambito portuale che per i piani regolatori di sistema e le varianti».



Comporre il mosaico delle competenze

Bologna «La lunghezza dei tempi autorizzativi e la parcellizzazione delle competenze in materia pianificatoria e urbanistica sono oggi fonte di significativi ritardi in un settore dove l'intervento dell'Autorità di Sistema Portuale dovrebbe essere necessariamente tempestivo. È fondamentale che le competenze in ambito del demanio marittimo facciano capo a un unico soggetto». Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, chiede un cambio di passo su un tema che appare molto sentito, lo fa durante la partecipazione al primo Comitato Tecnico Scientifico di Coast, cui hanno preso parte esperti di settore e addetti ai lavori per parlare di pianificazione dello spazio marittimo, tutela della fascia costiera, acque e sedimenti portuali. A pochi giorni dalla denuncia del n.1 di **Assoporti**, Daniele Rossi, sulla necessità di norme chiare in ordine alla realizzazione delle opere utili al rilancio dell'operatività degli scali italiani, Corsini ritorna dunque sull'argomento, caldeggiando una suddivisione chiara delle competenze tra le varie amministrazioni: «Le interrelazioni a volte confuse tra gli enti pubblici danno luogo a numerose problematiche di natura teorica ma anche di carattere applicativo che richiedono tempi lunghissimi per essere risolte, sempre che si riesca ad arrivare ad una soluzione condivisa, tanto da rendere spesso le iniziative intraprese dall'Ente del tutto inattuati. E ciò vale sia per le procedure edilizie in ambito portuale che per i Piani Regolatori di Sistema e le varianti». Una posizione simile è stata per altro espressa dal presidente dell'AdSP dello Stretto, Mario Mega. «È il caso di cominciare a fare il punto della situazione - ha detto le Autorità di Sistema hanno evidenti difficoltà ad applicare le leggi, leggi che sono oggi delle vere e proprie scatole cinesi. Quando si tratta di realizzare le infrastrutture, gli enti di governance si trovano spesso come in un gioco dell'oca, sempre al punto di partenza». Durante l'incontro a Bologna Corsini si è inoltre soffermato sulle tematiche ambientali e sul D.M 173/2016, riguardante l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini. Nel decreto ministeriale è prevista la possibilità di procedere nel tempo ad aggiornamenti delle procedure tecniche ed operative e si è ritenuto utile a tal fine istituire un apposito Osservatorio esperto: «Al suo interno figurano i più qualificati rappresentanti degli enti di ricerca, ma non le Autorità di Sistema Portuale che pure sulla materia hanno tutte le competenze necessarie per fornire un contributo utile. Auspicherei un nostro maggiore coinvolgimento».



Livorno Cold Chain, la presentazione stamani al Fruit Logistica di Berlino

Fruit Logistica di Berlino, stamani alle ore 11,00 presso lo stand Hall 25 A-01 viene lanciata l'iniziativa "Livorno Cold Chain", la catena logistica del freddo che riunisce a sistema le aziende del porto di Livorno: Terminal Darsena Toscana (TDT), Autorità Portuale, Interporto Vespucci e Livorno Reefer Terminal. BERLINO - Il porto di Livorno è presente quest'anno al Fruit Logistica di Berlino, l'evento fieristico internazionale dedicata al comparto ortofrutticolo, che si svolge dal 5 al 7 febbraio, lanciando la "Livorno Cold Chain" - « Non è una società e neppure un brand commerciale, ma un'idea di lavoro » spiega Massimiliano Cozzani, direttore marketing di Gip la società che nel porto di Livorno gestisce il Terminal Darsena Toscana (TDT) punto di riferimento per i prodotti ortofrutticoli per un totale di 889 prese per lo stoccaggio dei container refrigerati. "La Livorno Cold Chain", continua nella spiegazione Cozzani - "è l'iniziativa che riunisce a sistema le aziende che danno vita alla catena logistica del freddo dello scalo toscano, ci presentiamo a Berlino, tutti insieme sotto la stessa bandiera, con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l'Interporto Vespucci e Livorno Reefer Terminal. Iniziativa che stamani alle ore 11 presso viene presentata - presso lo stand Hall 25 A-01 - Si tratta pertanto di un'idea di lavoro introdotta con lo scopo principale di approcciarsi in maniera unitaria al mercato mondiale degli operatori che è presente a Berlino: armatori, fornitori di servizi, tutta la filiera dell'ortofrutta. "Una catena del freddo a chilometro zero » si legge nella brochure che promuove l'iniziativa, "una logistica easy" perché trova quelle componenti necessarie a rendere veloce il passaggio delle varie operazioni nella catena logistica. Una morfologia del territorio favorevole: brevi distanze, dal terminal portuale alle aree di stoccaggio e distribuzione (Reefer Terminal e Interporto Vespucci) inoltre ampi spazi e poco traffico una volta che il container viene messo su gomma.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

PIOMBINO

Jsw, c' è la convocazione al ministero dello sviluppo per azienda e sindacati

Il 18 riparte il confronto sul futuro dello stabilimento siderurgico

È fissato per martedì 18 al Mise l' incontro che dopo più di un anno vedrà la presenza allo stesso tavolo di Jsw e dei sindacati. Ci saranno tutti gli attori della vicenda: ministero del Lavoro con la direzione generale degli ammortizzatori sociali e formazione, il Mise appunto con la direzione generale per l' approvvigionamento, l' efficienza e la competitività energetica, il ministero dell' Ambiente. Ma parteciperanno ovviamente anche Regione e Comune di Piombino, l' Agenzia del Demanio, l' **Autorità portuale** e Invitalia. L' annuncio dell' incontro in modo un po' inusuale non è arrivato dal Mise ma dai 5 Stelle in consiglio regionale toscano, con una nota di Irene Galletti, candidata presidente dei pentastellati, e Giacomo Giannarelli, presidente del Gruppo regionale. LOZITO / IN CRONACA.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

IL FUTURO DELLA SIDERURGIA IL PUNTO

Jsw, arriva la convocazione al Mise Il 18 al tavolo azienda e sindacati

L'annuncio dei 5 Stelle toscani, la campagna elettorale si gioca anche sul futuro dello stabilimento Ancora attesa per Scaroni alla presidenza di Jsw Italy

PIOMBINO. È fissato per martedì 18 al Mise l'incontro che dopo più di un anno vedrà la presenza allo stesso tavolo di Jsw e dei sindacati. Ci saranno tutti gli attori della vicenda: ministero del Lavoro con la direzione generale degli ammortizzatori sociali e formazione, il Mise appunto con la direzione generale per l'approvvigionamento, l'efficienza e la competitività energetica, il ministero dell'Ambiente. Ma parteciperanno ovviamente anche Regione e Comune di Piombino, l'Agenzia del Demanio, l'**Autorità portuale** e Invitalia. L'annuncio dell'incontro in modo un po' inusuale non è arrivato dal Mise ma dai 5 Stelle in consiglio regionale toscano, con una nota di Irene Galletti, candidata presidente dei pentastellati, e Giacomo Giannarelli, presidente del Gruppo regionale. «Si tratta di un importante incontro per risolvere l'annosa vicenda del polo siderurgico di Piombino - affermano i due esponenti pentastellati nella nota - Il Governo è impegnato da tempo nel far rispettare a Jindal gli impegni sottoscritti, e non mantenuti, dalla multinazionale indiana dell'acciaio. Piombino è il secondo polo siderurgico nazionale, i lavoratori e tutta la comunità hanno finalmente bisogno di una prospettiva per il futuro». L'annuncio a metà pomeriggio ha spiazzato un po' tutti, la conferma ufficiale dell'incontro è arrivata un paio d'ore dopo con la convocazione ai sindacati e agli altri componenti del tavolo, firmata dal vicecapo di gabinetto Giorgio Sorial. Più tardi ancora è stato chiarito che sarà comunque la sottosegretaria Pd Alessia Morani a presiedere la riunione, convocata una settimana esatta dopo il confronto dell'11 febbraio col commissario straordinario Piero Nardi. Insomma, sembra in corso una specie di gara tra 5 Stelle e Pd ad accreditarsi riguardo all'impegno sul caso Jsw, ma del resto è ormai iniziata la campagna elettorale per le elezioni toscane. Del resto che un incontro sarebbe arrivato in tempi relativamente brevi era abbastanza scontato: dopo l'annuncio che il 24 gennaio non avrebbe presentato il piano industriale prendendo altri 4 mesi di tempo, certo Jsw non poteva pensare di sottrarsi per tutto quel tempo a un confronto. Ma chi ci sarà il 18 al Mise per l'azienda? È incerto se ci sarà l'attuale presidente Virendan Bubbar, o se entro quella data si sarà sciolta positivamente la riserva del supermanager Paolo Scaroni, a cui Sajjan Jindal ha proposto di assumere la guida di Jsw Italy. --CLOZ.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Come delegata Anci

Il sindaco a Roma per il summit sui porti col ministro De Micheli

Il sindaco Valeria Mancinelli, accompagnata dall' assessore Ida Simonella, ha partecipato al Ministero delle Infrastrutture al tavolo di coordinamento nazionale delle autorità portuali. Incontro presieduto dal Ministro De Micheli. Il sindaco Mancinelli è delegata Anci per i temi relativi ai porti e rappresenta le città italiane interessate. «È stato un incontro utile per approfondire temi di grande impatto a livelli nazionale ma anche per il nostro **porto** di **Ancona** - afferma il sindaco - È molto importante confrontarsi e scambiarsi esperienze, raccogliere quanto di positivo c' è in Italia, gestire bene il presente e programmare il futuro». Il sindaco commenta anche i dati relativi alla crescita dei posti di lavoro al **porto** di **Ancona**. «Un dato incoraggiante, che premia il grande lavoro svolto dagli operatori e dall' Autorità di Sistema Portuale».

The screenshot shows a page from the newspaper 'Il Resto del Carlino' (Ancona edition) dated Friday, February 7, 2020. The page features several news items:

- 24 ore**: A section titled 'Cronaca e notizie della città'.
- La cronaca**:
 - Eccidio di Ostra, cerimonia assieme agli studenti**: A report on a memorial service for a student killed in Ostra.
 - Trovato morto per overdose alla Cittadella Patteggiò il pusher della dose fatale**: A report on a fatal overdose case in the Cittadella area.
 - Corso per impiantisti, ecco chi sono i nuovi diplomati**: A report on a course for plant installers.
 - Il sindaco a Roma per il summit sui porti col ministro De Micheli**: The main article about the port summit.
- La bellezza**: A section titled 'La bellezza salva il mondo, incontri al Marecchia'.
- Albergo case sul carcere e blocca l'uscita dei residenti**: A report on a housing project near a prison.

The page includes several photographs, including a group of people at a ceremony, a person in a red coat, and a group of people in a meeting.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Tavolo sulle autorità portuali, il sindaco Mancinelli al Mit: «Il porto è in grande crescita»

La prima cittadina ha partecipato a Roma all'incontro presieduto dal ministro Paola De Micheli

Il sindaco Valeria Mancinelli, accompagnata dall'assessore Ida Simonella, ha partecipato al Ministero delle Infrastrutture al tavolo di coordinamento nazionale delle autorità portuali. L'incontro era presieduto dal ministro Paola De Micheli. Il sindaco di **Ancona**, infatti, è delegata Anci per i temi relativi ai porti e rappresenta le città italiane interessate. «È stato un incontro utile per approfondire temi di grande impatto a livello nazionale, ma anche per il nostro **porto** di **Ancona** - afferma la Mancinelli -. È molto importante confrontarsi e scambiarsi esperienze, raccogliere quanto di positivo c'è in Italia, gestire bene il presente e programmare il futuro». Il sindaco commenta anche i dati relativi alla crescita dei posti di lavoro al **porto** di **Ancona**. «Un dato incoraggiante, che premia il grande lavoro svolto dagli operatori e dall'Autorità di Sistema Portuale ed una grande sinergia con l'amministrazione comunale. Incassiamo con soddisfazione questi dati positivi e continuiamo tutti a lavorare sodo per averne presto altri». Gallery.

Dr.Max la Farmacia che stavi aspettando è arrivata!

ANCONATODAY **Politica**

Politica
Tavolo sulle autorità portuali, il sindaco Mancinelli al Mit: «Il porto è in grande crescita»
 La prima cittadina ha partecipato a Roma all'incontro presieduto dal ministro Paola De Micheli

3 più letti di oggi:

- Disarmo preventivo a El Paso (Texas), America e la consegna ufficiale
- CTI Fiume di Sesto Marecchia: «Porto adriatico, la riproposta italiana non è solo»
- Comunicato sui nuovi servizi messi a servizio e qualità del decoro
- CTI Porto di Ancona: «Capitale italiana dell'adriatico centrale»

Il sindaco Valeria Mancinelli, accompagnata dall'assessore Ida Simonella, ha partecipato al Ministero delle Infrastrutture al tavolo di coordinamento nazionale delle autorità portuali.

L'incontro era presieduto dal ministro Paola De Micheli. Il sindaco di Ancona, infatti, è delegata Anci per i temi relativi ai porti e rappresenta le città italiane interessate. «È stato un incontro utile per approfondire temi di grande impatto a livello nazionale, ma anche per il nostro porto di Ancona - afferma la Mancinelli -. È molto importante confrontarsi e scambiarsi esperienze, raccogliere quanto di positivo c'è in Italia, gestire bene il presente e programmare il futuro».

Il sindaco commenta anche i dati relativi alla crescita dei posti di lavoro al porto di Ancona. «Un dato incoraggiante, che premia il grande lavoro svolto dagli operatori e dall'Autorità di Sistema Portuale ed una grande sinergia con l'amministrazione comunale. Incassiamo con soddisfazione questi dati positivi e continuiamo tutti a lavorare sodo per averne presto altri».

Porti: Mancinelli (Anci) a tavolo Ministero Infrastrutture

Aumento posti lavoro Ancona premia impegno Adsp, operatori, Comune

(ANSA) - ANCONA, 6 FEB - Il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli, accompagnata dall' assessore Ida Simonella, ha partecipato al Ministero delle Infrastrutture al tavolo di coordinamento nazionale delle autorità portuali, presieduto dal ministro Paola De Micheli. Il sindaco Mancinelli è delegata Anci per i temi relativi ai porti e rappresenta le città italiane interessate. "È stato un incontro utile per approfondire temi di grande impatto a livello nazionale ma anche per il nostro porto di Ancona - dice Mancinelli in una nota -. È molto importante confrontarsi e scambiarsi esperienze, raccogliere quanto di positivo c' è in Italia, gestire bene il presente e programmare il futuro". Il sindaco commenta anche i dati relativi alla crescita dei posti di lavoro al porto di Ancona, arrivati a 6.528 (530 addetti nelle pubbliche amministrazioni e 5.998 nel privato). "Un dato incoraggiante - secondo la prima cittadina di Ancona -, che premia il grande lavoro svolto dagli operatori e dall' Autorità di Sistema Portuale, in sinergia con il Comune". "Incassiamo con soddisfazione questi dati positivi e continuiamo tutti a lavorare sodo per averne presto altri" conclude.



Impatto occupazionale dei porti Adriatico centrale

ANCONA Secondo la ricerca Analisi d'impatto occupazionale del sistema portuale del mare Adriatico centrale, sono 9.016 le persone che complessivamente lavorano nel sistema portuale che va da Pesaro ad Ortona. La ricerca è realizzata dalle società leader per ricerche statistiche Questlab e Quantitas di Venezia su commissione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale e presentata in una conferenza stampa nella sede dell'istituzione ad Ancona. Secondo la prima grande analisi sugli occupati nella realtà portuale del mare Adriatico centrale, gli addetti complessivi del settore privato del sistema, a fine 2018, risultano essere 8.066 con una crescita del 1,9% sul 2017 quando erano 7.912. Al dato complessivo si devono aggiungere circa 950 persone occupate nelle pubbliche amministrazioni esclusivamente competenti in ambito portuale (tra cui Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Capitaneria di porto, Guardia di Finanza, Polizia di frontiera, Sanità marittima, Autorità di sistema portuale), che portano il totale degli addetti a 9.016, con una crescita complessiva del +1,7% sugli 8.861 addetti del 2017. Perché l'analisi? L'obiettivo dell'approfondimento è quello di valutare l'impatto e la tipologia del lavoro nei sei porti di competenza dell'Autorità di sistema portuale, Pesaro, Ancona, Falconara Marittima, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona. In particolare, lo scopo della ricerca era di individuare le principali attività degli scali dal punto di vista dell'intensità occupazionale, approfondire l'impatto diretto e indiretto delle attività portuali sull'occupazione e disporre di proiezioni sul trend del lavoro anche attraverso la somministrazione di questionari da compilare on line. L'universo interessato dall'analisi comprende 424 aziende fra coloro che sono titolari di concessioni e autorizzazioni e quelli che, negli ultimi due anni, hanno compiuto lavorazioni in ambito portuale. Gli addetti del settore della pesca sono stati calcolati grazie alla collaborazione delle Capitanerie di porto che, fra le loro varie competenze, hanno la tenuta del registro degli imbarcati. Del totale delle 424 imprese interessate dalla ricerca, l'analisi ha individuato che 99 hanno sede all'interno dei sei ambiti portuali mentre 325 sono le aziende che hanno sede esterna ai porti. Le imprese portuali dell'indagine. Delle 424 imprese interessate dall'indagine, 135 sono della cantieristica, 70 di altre attività commerciali (autotrasporto, servizi ai passeggeri, provviste navali, venditori di carburante, imprese impegnate negli interventi subacquei e nella pulizia degli specchi acqueei, altri servizi connessi al traffico marittimo e logistico), 49 sono agenzie marittime, portuali, terminaliste e spedizionieri, 46 sono del settore pesca, 43 della nautica/turistica da diporto (marine e servizi connessi al diportismo), 37 di altre attività (imprese edili, officine meccaniche, servizi per gli autoveicoli in transito nei porti), 24 sono i pubblici esercizi, 12 di altre attività industriale (stabilimenti produttivi all'interno degli scali, dedicati alla manifattura, industrie del legno, industrie meccaniche presenti nei porti) e 8 i servizi tecnico-nautici (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori). Gli occupati nei porti. Gli addetti complessivi del settore privato del sistema portuale a fine 2018 risultano essere 8.066 con una crescita del 1,9% sul 2017 quando erano 7.912. Al dato complessivo si devono aggiungere circa 950 persone occupate nelle pubbliche amministrazioni esclusivamente competenti in ambito portuale (tra cui Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Capitaneria di porto, Guardia di Finanza, Polizia di frontiera, Sanità marittima, Autorità di sistema portuale), che portano il totale degli addetti a 9.016. Dalla distribuzione degli occupati nei porti emerge che nello scalo di Ancona-Falconara Marittima lavorano il 74,4% del totale degli addetti, in quello di Pesaro l'8,2%, ad Ortona il 7,7%, a San Benedetto del Tronto il 5,9% e a Pescara il 3,9%. Dall'analisi



emerge, quindi, che nel porto di Ancona gli occupati nelle imprese sono 5.998, con una crescita del +1,6% sul 2017 quando erano 5.



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

903, cui vanno aggiunte altre 530 persone occupate nelle pubbliche amministrazioni con competenza esclusiva in ambito portuale per un totale di 6.528 addetti. Nel porto di Pesaro i lavoratori nelle imprese sono 663, +8,8% sul 2017 quando erano 609, con un incremento legato soprattutto alla cantieristica. Sono 619 gli occupati del porto di Ortona, +3,8% sui 596 del 2017. Nel porto di San Benedetto del Tronto, i lavoratori sono 475, con un aumento del +1,2% sul dato di 470 del 2017. Nel porto di Pescara, gli occupati sono 311, -6,7% sui 333 del 2017. Gli occupati per settori di attività Gli addetti crescono nella maggior parte dei settori portuali analizzati. Del totale degli 8.066 occupati del 2018 (+1,9% sui 7.912 del 2017), la cantieristica è il settore con il maggior numero di addetti: 4.139 persone, con una crescita del +3,8% sui 3.988 del 2017. Segue, come numero di occupati, la pesca con 1.661 addetti, che registra però un calo del -4,8% sui 1.746 del 2017. Sono 808 gli addetti delle agenzie marittime, portuali, terminaliste e spedizionieri, con un aumento del +2,5% sui 788 occupati del 2017. Crescono addirittura del +18,9% i lavoratori delle attività commerciali, che passano dai 442 del 2017 ai 526 del 2018. Scendono, invece, gli occupati delle attività della nautica/turistica da diporto (-6,4%), da 441 a 413. Le attività industriali registrano un leggero aumento (+0,9%) con 174 occupati nel 2018 sui 173 del 2017. Crescono anche i lavoratori dei pubblici esercizi (+3,5%), passando da 137 a 142 addetti, e del +5,4% quelli dei servizi tecnico-nautici ((piloti, ormeggiatori, rimorchiatori) con 135 persone rispetto ai 128 del 2017. Focus sul porto di Ancona Sono 6.528 i lavoratori complessivi del porto di Ancona: 5.998 i lavoratori dei settori privati (+1,61% rispetto ai 5.903 del 2017) e 530 lavoratori delle pubbliche amministrazioni direttamente competenti sulle attività portuali. La cantieristica navale è il settore con il maggiore numero di lavoratori nel porto di Ancona, con un'incidenza del 64% sul totale degli occupati. Vi lavorano infatti 3.686 persone, con una crescita del +2,54% sui 3.594 addetti del 2017. Gli occupati del porto di Ancona connessi al traffico passeggeri e merci sono, in totale, 1.736 nel 2018, con un incremento del +4,2% sui 1.666 del 2017: 652 sono gli addetti nelle agenzie marittime, portuali, terminaliste e spedizionieri, 139 quelli dei pubblici esercizi, 354 nelle attività commerciali, con una crescita del +17,2% sul 2017, 56 nei servizi tecnico-nautici (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori) a cui si aggiungono le 530 persone occupate nelle pubbliche amministrazioni con competenze esclusivamente portuali. Sono 177 le persone che lavorano nella nautica/turistica da diporto, 144 nei pubblici esercizi, 95 negli altri, 84 nelle attività di carattere industriale. La pesca, con i suoi 750 addetti, registra un calo del -9,11% dell'occupazione sugli 825 del 2017, coerente il dato generale del sistema. Rodolfo Giampieri Durante la conferenza stampa, il presidente dell'AdSp del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha detto: Quando i numeri sono così importanti, lo sono anche le responsabilità e le decisioni conseguenti. Nei sei porti dell'Autorità di Sistema portuale ogni giorno entrano a lavorare più di 9 mila persone. Del totale ben 6.528 sono occupate nel porto di Ancona che, come confermano i dati di questa ricerca, ha la valenza di uno scalo multipurpose, con settori tutti produttivi, nautica e turistica da diporto, agenzie marittime, spedizioniere, portuali e terminaliste, attività industriali e commerciali, pubblici esercizi, tecnico nautici, pesca, in cui questo momento brilla la cantieristica. Giampieri ha aggiunto che è fondamentale far percepire alla comunità, spesso non consapevole, la ricchezza diffusa e il valore dell'occupazione che genera il porto internazionale di Ancona. Un mondo, questo della portualità, che si sta sempre più trasformando, aumentando la professionalità e abbracciando nuove tecnologie e metodologie che riguardano anche la sostenibilità ambientale. Questa analisi, inoltre, vuole porre le basi per un approfondimento dei fabbisogni formativi delle imprese che sono il vero motore del porto, assieme a maestranze sempre più qualificate. Il nostro compito è cercare di facilitare in tutti i modi il loro lavoro affinché si continui a creare occupazione. Matteo Paroli Secondo il segretario generale Matteo Paroli, Il 65% dei giovani, che oggi frequenta la scuola dell'obbligo, non sa che lavoro farà in futuro. Crediamo che, come portualità, sia importante far capire quali sono gli orizzonti formativi e di occupazione che si aprono per loro in questo mondo. La ricerca, che abbiamo voluto in maniera così approfondita come prima Autorità di sistema portuale, oltre a quanto previsto dalla

legge, ha proprio lo scopo di comprendere la grande evoluzione dei settori portuali e indirizzare le future scelte di formazione sulla base delle esigenze del cluster marittimo. Un'analisi da cui sono emersi indicazioni molto interessanti, che intendiamo approfondire rispetto a questa prima fase iniziale perché conoscere dove il mondo del



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

porto significa offrire ai nostri figli una formazione al passo con i tempi. Nicola Ianuale, amministratore Questlab, che ha illustrato la ricerca ha sottolineato che sonoDue le informazioni di rilievo che emergono dall'analisi. La prima è quella dell'occupazione, con oltre 9 mila addetti nel sistema portuale. La seconda nota è che tutti i porti del sistema, a parte al momento Pescara, stanno crescendo come numero di addetti con un incremento complessivo dell'1,7%. Un sistema in crescita in cui spicca l'importanza dello scalo internazionale di Ancona.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fiera della frutta e logistica buoni affari ma pure allarmi

PORTO Una trasferta positiva quella del Cfft e della Cpc a Berlino per l' annuale Fiera della Frutta e della logistica che raggruppa 3.200 espositori e oltre 78 mila visitatori provenienti da 135 Paesi nel mondo. «Per Cfft è andata bene racconta l' ad della società italo belga, Steven Clerckx ci è stato riconosciuto il lavoro svolto durante l' anno. Abbiamo rinsaldato i legami con i vecchi clienti e preso contatti con potenziali nuovi. Ora bisognerà attendere quali saranno gli scenari futuri sia di Civitavecchia che degli altri porti. Certo è che adesso più che mai serve il coinvolgimento di tutti gli attori istituzionali». A Berlino infatti c' erano anche altri scali del Tirreno, come Genova, Livorno e Salerno e la concorrenza è agguerrita. L' importante fetta di ortofrutta movimentata dal Cfft grazie agli accordi con Chiquita e Maersk fa gola agli altri scali. Civitavecchia ora punta tutto sulla presenza dell' interporto gestito dallo stesso Cfft. «Per noi della Cpc - ha detto anche il presidente dei portuali, Enrico Luciani questa missione è un' occasione unica per consolidare i traffici, ma soprattutto per creare nuove e quanto mai necessarie sinergie per lo sviluppo del porto. Non ci possiamo più permettere di non essere protagonisti di questa fiera internazionale. Per questo mi auguro che dal prossimo anno si crei finalmente quella massa critica, tra operatori portuali, forza lavoro, armatori e istituzioni, che venga in forza qui in Germania a difendere i nostri traffici, promuovendo tutte le nostre grandi capacità e professionalità. Ringrazio la delegazione dell' **Adsp** (rappresentata non dal presidente o dalla segretaria ma da due funzionari, ndc) che ci ha supportato, ma appena rientrati da Berlino, chiederemo un incontro sia in Regione che in Comune per parlare di questa esperienza tedesca. Questa missione deve insegnare a chi ancora non lo ha ben compreso che se non facciamo veramente sistema siamo destinati a scomparire. Molte **Adsp** tirreniche si sono presentate qui al Fruit Logistica con la volontà di andare a erodere i traffici che ancora transitano nel porto di Civitavecchia». C.G. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Civitavecchia Fruit&Forest Terminal, "la concorrenza dei porti del Tirreno ci preoccupa"

BERLINO - Il porto di Civitavecchia si presenta al Berlino al Fruit Logistica - 'Mai come in questo anno la nostra presenza è fondamentale

06 Feb, 2020 BERLINO - Il **porto** di **Civitavecchia** si presenta al Berlino al Fruit Logistica - ' Mai come in questo anno la nostra presenza è fondamentale' - spiega Steven Clerckx, presidente di CFFT (**Civitavecchia** Fruit & Forest Terminal) la società che gestisce il terminal della frutta sulle banchine 24/25 del **porto** laziale, "c ome CFFT, oltre che pubblicizzare l' efficienza e la serietà della nostra impresa portuale, quest' anno abbiamo impostato il nostro marketing in maniera decisa sulla nuova Piattaforma Logistica e sulle sue immense capacità strutturali e logistiche. Di contro, abbiamo una forte preoccupazione nel vedere gli altri Sistemi Portuali del Tirreno, nello specifico quello ligure, quello toscano e quello campano , a gguerriti e con una presenza massiccia . Queste Autorità di Sistema Portuale si sono presentate qui al Fruit Logistica con la volontà di andare certamente a erodere i traffici che attualmente ancora transitano nel **Porto** di **Civitavecchia**. Noi abbiamo dimostrato con i fatti, compresi i tanti milioni di euro investiti, di essere seri e di voler rilanciare il **Porto** di **Civitavecchia**, ma ora è necessario un maggiore impegno da parte del Sistema Portuale. Abbiamo necessità di essere supportati, oltre che dall' Autorità di Sistema Portuale, anche dalle Istituzioni locali e regionali. ' Il presidente della Compagnia Portuale di **Civitavecchia**, Enrico Luciani , commenta la presenza a Berlino con queste parole: ' Per noi della Compagnia Portuale **Civitavecchia** la missione al Fruit Logistica di Berlino rappresenta sicuramente un momento fondamentale e un' occasione unica per consolidare i traffici in essere, ma soprattutto per creare nuove e quanto mai necessarie sinergie per lo sviluppo del **Porto** di **Civitavecchia**. A Berlino è presente tutto il mondo della logistica che opera nel settore della frutta, dai produttori ai destinatari finali passando per gli armatori, come l' amico Grimaldi, e gli operatoti portuali e logistici. È chiaro però che non ci possiamo più permettere di non essere protagonisti di questa fiera internazionale".



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' AdSP MTCS a Berlino per l' edizione 2020 del Fruit Logistica

L' AdSP MTCS a Berlino per l' edizione 2020 del Fruit Logistica Scritto da Redazione Europa , Logistica , Civitavecchia - Anche quest' anno l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, rappresentata dai funzionari dell' Ufficio Programmi Strategici, Luca Lupi e Giovanni Marinucci, partecipa al Fruit Logistica 2020, il salone leader mondiale della promozione dei prodotti ortofrutticoli, che si sta svolgendo a Berlino dal 5 al 7 febbraio. Nella capitale tedesca si sono dati appuntamento 3200 espositori e oltre 78 mila visitatori provenienti da 135 Paesi nel mondo.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fruit Logistica, missione strategica

La delegazione locale alla fiera internazionale: concorrenza agguerrita. Cfft e Cpc in prima linea: si gioca la carta interporto per attrarre traffici Pubblicato il 6 Febbraio 2020 CIVITAVECCHIA - Una missione importante, quella di quest'anno, per la delegazione civitavecchiese presente alla Fruit Logistica di Berlino. Un appuntamento nel corso del quale è fondamentale fornire quelle garanzie che il mercato chiede, in termini di efficienza e di qualità. La concorrenza è agguerrita, come ha confermato Steven Clerckx, presidente di Cfft, la società che gestisce il terminal agroalimentare in porto e che ha rilevato la proprietà dell' Interporto, rilanciando la piattaforma logistica. È proprio questa la carta che Civitavecchia può giocare, il valore aggiunto che gli altri scali non hanno. Perché se è vero che gli altri porti si sono presentati alla fiera della logistica schierando le squadre migliori, è altrettanto vero che Civitavecchia può contare su un pacchetto porto-retroporto in grado di conquistare l' interesse dei clienti. Berlino, fino al 7 febbraio, torna ad essere la capitale dell' ortofrutta con la più grande fiera al mondo del settore. Una vetrina di riferimento, che ospita 3.200 espositori e oltre 78 mila visitatori provenienti da 135 Paesi nel mondo. La delegazione locale vede in prima linea i rappresentanti dell' Adsp Luca Lupi e Gianni Marinucci, i vertici di Cfft Steven Clerckx, Gianluca Rossi e Isabelle Slegten, il presidente della Cpc Enrico Luciani, quello della Cpr Patrizio Presutti, quello della Ulc Fabio Di Battista ed il nuovo presidente della Bellettieri Fabrizio Poggi. «Per noi della Cpc - ha spiegato Luciani - la missione al Fruit Logistica di Berlino rappresenta sicuramente un momento fondamentale e un' occasione unica per consolidare i traffici in essere, ma soprattutto per creare nuove e quanto mai necessarie sinergie per lo sviluppo del porto di Civitavecchia. Non ci possiamo più permettere di non essere protagonisti di questa fiera internazionale. Per questo mi auguro che dal prossimo anno si crei finalmente quella massa critica, tra operatori portuali, forza lavoro, armatori e istituzioni tutte, che venga in forza qui in Germania a difendere i nostri traffici, promuovendo tutte le nostre grandi capacità e professionalità. Ringrazio la delegazione dell' Adsp che ci sta accompagnando e supportando, ma è chiaro che appena rientrati da Berlino, come Cpc chiederemo un incontro sia in Regione che in Comune per parlare di questa esperienza tedesca. Questa missione deve insegnare a chi ancora non lo ha ben compreso che se non facciamo veramente "sistema" siamo destinati a scomparire. E ho timore anche in tempi molto rapidi». Per Clerckx mai come quest' anno la presenza di Cfft è fondamentale «perché - ha spiegato - oltre che pubblicizzare l' efficienza e la serietà della nostra impresa portuale, abbiamo impostato il nostro marketing in maniera decisa sulla nuova piattaforma logistica e sulle sue immense capacità strutturali e logistiche. Di contro, abbiamo una forte preoccupazione nel vedere gli altri sistemi portuali del Tirreno, nello specifico quello ligure, quello toscano e quello campano, agguerriti e con una presenza massiccia. Queste Adsp si sono presentate qui al Fruit Logistica con la volontà di andare certamente a erodere i traffici che attualmente ancora transitano nel porto di Civitavecchia. Noi abbiamo dimostrato con i fatti, compresi i tanti milioni di euro investiti, di essere seri e di voler rilanciare il porto di Civitavecchia - ha concluso - ma ora è necessario un maggiore impegno da parte del sistema portuale. Abbiamo necessità di essere supportati, oltre che dall' Autorità di Sistema Portuale, anche dalle istituzioni locali e regionali». Condividi.



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Luciani: Civitavecchia punta sull'agroalimentare

BERLINO A Fruit Logistica abbiamo intervistato Enrico Luciani, presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia che partecipa a questa manifestazione perchè lo scalo laziale punta da anni sulla movimentazione dei prodotti agroalimentari. Grazie soprattutto al terminal Cfft (Civitavecchia Fruit & Forest Terminal). Società che quest'anno ha rilevato l'interporto, aumentando così la potenzialità del porto sul mercato dell'importazione di frutta e prodotti alimentari. Ma per sviluppare ulteriormente il ruolo di Civitavecchia in questo comparto, Luciani auspica un miglioramento dei collegamenti con i principali mercati, a cominciare dal porto di Barcellona e soprattutto una maggiore attenzione da parte delle istituzioni pubbliche e della politica per definire un piano di sviluppo organico per l'intero network del Lazio. Senza ovviamente dimenticare il ruolo degli imprenditori e delle industrie che esportano in Itali i loro prodotti.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Al porto di Civitavecchia si lavora per un Protocollo Operativo sulle emergenze

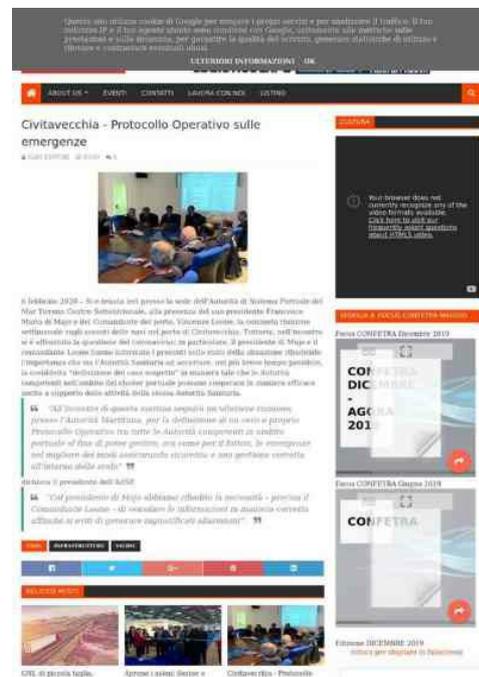
Civitavecchia - Si è tenuta questa mattina, presso la sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, alla presenza del suo presidente Francesco Maria di Majo e del Comandante del **porto**, Vincenzo Leone, la consueta riunione settimanale sugli accosti delle navi nel **porto** di **Civitavecchia**. Tuttavia, nell' incontro odierno, si è affrontata la questione del coronavirus; in particolare, il presidente di Majo e il comandante Leone hanno informato i presenti sullo stato della situazione ribadendo l' importanza che sia l' Autorità Sanitaria ad accertare, nel più breve tempo possibile, la cosiddetta 'definizione del caso sospetto' in maniera tale che le Autorità competenti nell' ambito del cluster portuale possano cooperare in maniera efficace anche a supporto delle attività della stessa Autorità Sanitaria. 'All' incontro di questa mattina seguirà un' ulteriore riunione, presso l' Autorità Marittima, per la definizione di un vero e proprio Protocollo Operativo tra tutte le Autorità competenti in ambito portuale al fine di poter gestire, ora come per il futuro, le emergenze nel migliore dei modi assicurando sicurezza e una gestione corretta all' interno dello scalo', dichiara il presidente dell' AdSP. 'Col presidente di Majo abbiamo ribadito la necessità - precisa il Comandante Leone - di veicolare le informazioni in maniera corretta affinché si eviti di generare ingiustificati allarmismi'.



Civitavecchia - Protocollo Operativo sulle emergenze

GAM EDITORI

6 febbraio 2020 - Si è tenuta ieri presso la sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, alla presenza del suo presidente Francesco Maria di Majo e del Comandante del porto, Vincenzo Leone, la consueta riunione settimanale sugli accosti delle navi nel porto di Civitavecchia. Tuttavia, nell' incontro si è affrontata la questione del coronavirus; in particolare, il presidente di Majo e il comandante Leone hanno informato i presenti sullo stato della situazione ribadendo l' importanza che sia l' Autorità Sanitaria ad accertare, nel più breve tempo possibile, la cosiddetta "definizione del caso sospetto" in maniera tale che le Autorità competenti nell' ambito del cluster portuale possano cooperare in maniera efficace anche a supporto delle attività della stessa Autorità Sanitaria. "All' incontro di questa mattina seguirà un' ulteriore riunione, presso l' Autorità Marittima, per la definizione di un vero e proprio Protocollo Operativo tra tutte le Autorità competenti in ambito portuale al fine di poter gestire, ora come per il futuro, le emergenze nel migliore dei modi assicurando sicurezza e una gestione corretta all' interno dello scalo" dichiara il presidente dell' AdSP. "Col presidente di Majo abbiamo ribadito la necessità - precisa il Comandante Leone - di veicolare le informazioni in maniera corretta affinché si eviti di generare ingiustificati allarmismi".



Informatore Navale

Napoli

GUARDIA DI FINANZA: Sequestro container con rifiuti nel Porto di Napoli

Il Comando Provinciale della Guardia di Finanza di **Napoli**, unitamente ai funzionari dell' Agenzia delle Dogane, ha sequestrato, all' interno del **porto** partenopeo, un container destinato al Burkina Faso contenente oltre 3 tonnellate di rifiuti speciali pericolosi. In particolare, i finanziari del II Gruppo, a seguito di una specifica attività di analisi di rischio, hanno scoperto balle di vestiti e scarpe, biciclette, televisori e frigoriferi rottamati, il tutto destinato all' esportazione in Africa. Al termine delle attività doganali sono stati denunciati all' Autorità Giudiziaria 2 cittadini africani, un 53enne della Costa d' Avorio e un 50enne del Ghana, per traffico illecito di rifiuti, falso ideologico e ricettazione. L' operazione conferma la proficua sinergia nel contrasto ai traffici illeciti e alla tutela ambientale tra la Guardia di Finanza e l' Agenzia delle Dogane, come testimoniano le oltre 130 tonnellate di rifiuti speciali pericolosi sequestrati nel **porto** partenopeo (con la denuncia all' Autorità Giudiziaria di 23 responsabili) nell' anno appena trascorso.



Napoli Flash 24

Napoli

Il presidente della Camera Fico alla premiazione dei ragazzi del progetto "Scugnizzi a Vela"

Dieci storie, dieci pezzi unici, dieci restauri di vita cui saranno donati dei contributi per permettere ad altrettanti ragazzi di continuare il proprio percorso di rinascita. E' la storia di " Scugnizzi a Vela ", l' attività di integrazione promossa dall' associazione Life Onlus rivolta ai giovani a rischio di devianza ed emarginazione dell' area penale campana che presenterà venerdì 7 febbraio alle 11 presso la Base Navale della Marina Militare Napoli, il proprio Bilancio Sociale 2019. Alla Cerimonia di Premiazione ha annunciato la sua presenza il presidente della Camera dei Deputati on. Roberto Fico. L' iniziativa si propone di offrire ai ragazzi, che stanno attualmente scontando un provvedimento di legge, un modello di vita caratterizzato dai principi insiti nelle attività marinare e nel restauro del legno quali la lealtà, l' onestà e il rispetto reciproco. La Marina Militare sostiene l' iniziativa mettendo a disposizione dell' Associazione alcuni locali interni alla Base Navale del Molosiglio dove i ragazzi possono apprendere le varie tecniche per mantenere le imbarcazioni in legno a vela. Fondamentale l' etico sostegno della Fondazione Grimaldi. La storia degli " Scugnizzi a vela " rappresenta un patrimonio di sinergie, tra persone da accudire e barche in legno a vela da recuperare. Le barche sono impiegate come materiale didattico nelle attività di laboratorio realizzate nell' antico Arsenale Napoletano e rappresentano per i ragazzi una fantastica miscela di storia, cultura ed arte marinaresca, indispensabili elementi di innesco del processo di autostima. I progetti. E così Vincenzo e Filippo riceveranno buoni per l' acquisto di carburante per raggiungere i luoghi di lavoro di Caserta e del porto di Napoli , assunti rispettivamente dalla MC Donalds di Caserta e dalle Officine navali La Rocca, etici imprenditori sostenitori del progetto; Alessandro, Aniello, Domenico, Vincenzo e Sabino potranno studiare per ottenere la patente B; Christian la patente A; Francesco, che aspira a fare il cantante, il buono per l' acquisto di strumentazione elettronica; Hashraf quello per contribuire alla retta dell' Istituto privato per il diploma di scuola media superiore. E Giuseppe potrà partecipare al corso di meccatronica, necessario a migliorare la conoscenze di diagnosi delle moto. Le dieci storie che riceveranno le borse premio messe a disposizione dai sostenitori dell' iniziativa sono il simbolo di una integrazione lenta ma costante il cui percorso non terminerà ma sarà da testimonianza per quanti intraprenderanno a loro volta questa strada. Il Bilancio Sociale che sarà presentato il 7 febbraio parla delle tante attività svolte nel 2019 (nel dettaglio www.associazionelife.it). Il restauro di Galatea , l' ultima imbarcazione a vela in legno realizzata interamente dalle maestranze dell' Arsenale Militare di La Spezia nel cantiere scuola "Antico arsenale napoletano". Il restauro di nave scuola Matteo caracciolini , uno storico bialbero in legno degli anni 70 di 16 metri impiegato per favorire l' integrazione dei ragazzi a rischio di devianza ed emarginazione che partecipano al progetto "Scugnizzi a vela". Ciò in analogia a quanto realizzato nel 1914 nel progetto "da scugnizzi a marinaretti", nel quale l' allora Ministro della Marina fece dono alla città di Napoli della pirocorvetta in legno Nave Asilo "Caracciolo" per accogliere gli scugnizzi e trasformarli in provetti marinai. Il laboratorio marinaresco "I Mestieri del Mare" , corso pratico e teorico che ha come fine, oltre l' ottenimento della patente nautica, in sinergia con la Direzione Fari e Segnalamenti del Comando Logistico della Marina Militare, la costruzione del marinaio e velista. Le visite , alla Nave Alghero della Marina Militare, all' Unità a vela d' altura Grifone della Guardia di Finanza, a Nave Gregoretti della Guardia Costiera, al Quartier Generale italiano JFC NATO Naples, al Il Rep. Tecnico di Supporto della Guardia di Finanza . La Velaterapia nel Golfo di Napoli a bordo della Nave Scuola Bliss, delle storiche Arcturus e





Napoli Flash 24

Napoli

del banchino del corpo di guardia di Nave Levanzo Marina Militare. All' evento interverranno anche: il Comandante Logistico Marina Militare Ammiraglio Eduardo Serra , il Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare Ammiraglio Aurelio De Carolis , il Sindaco di Napoli Dott. Luigi De Magistris , il Senatore Dott. Vincenzo Presutto , il Capo Dipartimento Giustizia Minorile Dott.ssa Gemma Tuccillo , il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Tirreno Centrale Dott. Pietro Spirito , il Presidente Tribunale per i Minorenni di Napoli Dott.ssa Patrizia Esposito , il Sostituto Procuratore della Procura Minorenni di Napoli Francesco Cerullo , il Presidente Tribunale per i Minorenni di Salerno Dott. Piero Avallone , il Procuratore della Procura Minorenni di Salerno Dott.ssa Patrizia Imperato , la Dirigente del Centro per la Giustizia Minorile per la Campania Dott.ssa Maria Gemmabella , l' Assessore all' istruzione e alla scuola Comune di Napoli Dott.ssa Annamaria Palmieri , l' Assessore ai giovani Comune di Napoli Dott.ssa Alessandra Clemente , il Direttore Generale della Città Metropolitana di Napoli Dott. Giuseppe Cozzolino , il Governatore assistenza e beneficenza Pio Monte della Misericordia Duca Nicola Caracciolo di San Vito.

Porto, nuovo Piano regolatore infrastrutture e Zes per il rilancio

Importante incontro al Mise. Rossi: «C'è grande unità di intenti»

Agire velocemente, prima che lo tsunami della «decarbonizzazione», già in atto (il trend negativo è iniziato nel 2015), travolga affondandolo il **porto di Brindisi** con riverberi negativi anche sugli altri porti pugliesi del Sistema Adriatico. È quanto convenuto ieri dagli «attori» del territorio convocati al Ministero per lo Sviluppo economico, dal sottosegretario di Stato Alessandra Todde per cercare di trovare una via di sviluppo dello scalo del capoluogo messapico alternativa, in vista del 2025 quando il traffico del carbone movimentato dall' Enel - la maggiore attività su cui si fonda l' economia portuale - sarà azzerata. La direttrice di marcia è quella di partire da un aggiornamento del Piano regolatore portuale, limite che non consente ad opere importanti di infra strutturazione di essere portate a termine per poi innestare una serie di altre misure in grado di rilanciare lo scalo. Propedeutico a tale scopo l' approvazione all' unanimità del Dpss (Documento programmatico strategico di sistema). Il ministero attende solo il parere Regione per avviare la redazione del Piano regolatore. Il dato positivo dell' incontro è sottolineato dal sindaco Riccardo Rossi: «Si è registrata un' unità di intenti che fa ben sperare perché tutti insieme abbiamo chiesto che lo scalo abbia la giusta attenzione da parte del governo. Istituzioni, enti, sindacati e operatori si sono mostrati in sintonia rispetto alla necessità di avere un Piano regolatore portuale aggiornato, di realizzare opere e dragaggi, di velocizzare le procedure per il riconoscimento della ZES e per avere la stessa dignità di Taranto in merito alla Zona Franca doganale». Per le procedure di decarbonizzazione che interessano la città, si è convenuto nell' affronto tare in prossimi tavoli tematici ogni aspetto del delicato passaggio. «Il nostro **porto** - aggiunge il vice sindaco con delega al **Porto**, Elena Tiziana Brigante, che ha partecipato all' incontro deve tornare ad essere centrale nei traffici passeggeri e merci. È necessario che sia un **porto** Core e che sia considerato nella rete Ten -T dei Corridoi europei. Abbiamo le caratteristiche necessarie anche in relazione all' ottima rete di infrastrutture collegate». Al tavolo, oltre ai rappresentanti della Regione, di Confindustria ed Enel erano presenti anche i sindacati. Per il segretario generale della Cgil Antonio Macchia: «La questione nodale è la realizzazione della ZES per la quale si lamenta il grave ritardo nella fase di avvio e quindi di attuazione. Ad esempio, manca l' in sediamento dell' organo di gestione (Comitato di indirizzo) della ZES Adriatica, non essendo stati nominati i componenti di espressione governativa (Mit e Presidenza del Consiglio). Al fine di consentire alle ZES di divenire contenitori attrattivi di nuovi investimenti è imprescindibile avviare la realizzazione di Zone Doganali Inter cluse, vale a dire Zone Franche, per cui è richiesto l' accordo con l' Agenzia delle Dogane. Così come è fondamentale investire sulle infrastrutture ed avere intorno ad esse una serie di connessioni e capacità di integrazione con i vari sistemi portuali esistenti in grado di generare nuova economia. Poi occorre investire sulla intermodalità e sulla logistica».



Porto: unità d' intenti ritrovata I fondi per le opere sono salvi

Garanzie sulle risorse per nuove banchine, dragaggi, cassa di colmata e pontile a briccole A breve una nuova convocazione del tavolo Ok al vertice specifico sulla decarbonizzazione

Tutti soddisfatti i rappresentanti di istituzioni ed associazioni datoriali e sindacali che hanno preso parte, nella tarda mattinata di ieri, all' incontro sul porto di Brindisi tenutosi nella sede del ministero dello Sviluppo economico, a Roma e voluto dal sottosegretario Alessandra Todde. «Si è registrata un' unità di intenti che fa ben sperare - riferisce il sindaco Riccardo Rossi - perché tutti insieme abbiamo chiesto che lo scalo abbia la giusta attenzione da parte del governo. Istituzioni, enti, sindacati e operatori si sono mostrati in sintonia rispetto alla necessità di avere un Piano regolatore **portuale** aggiornato, di realizzare opere e dragaggi, di velocizzare le procedure per il riconoscimento della Zes e per avere la stessa dignità di Taranto in merito alla Zona franca doganale». Una condivisione confermata anche dal presidente del consorzio Asi Mimmo Bianco, che ha preso parte al vertice insieme ai rappresentanti di Comune, Regione, **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, Confindustria, Cna, sindacati, operatori portuali, Enel e tanti altri. «Sostanzialmente - riferisce - abbiamo concordato sulla messa in sicurezza, sotto il profilo finanziario, di alcune opere prioritarie come i nuovi accosti, i dragaggi, la cassa di colmata ed il pontile a briccole. Quasi certamente si scongiurerà il rischio di perdere i fondi». Diversi problemi procedurali, infatti, hanno rallentato non poco l' iter di queste quattro opere, per le quali si rischiava di perdere i finanziamenti. «Poi - prosegue Bianco - c' è stato un grosso focus su Zes e Zone doganali intercluse. In fatto di Zes abbiamo detto in maniera chiara che una Zona economica speciale fatta in questo modo non fa bene a nessuno, non solo per il ritardo nelle nomine ma anche perché se non c' è una vera presa di posizione a vantaggio di uno sgravio fiscale forte, la cosa non funzionerà mai». Il presidente Asi fa l' esempio della Zes albanese nella quale la già bassa pressione fiscale albanese, al 23%, è ridotta della metà. «Come si fa - si chiede Bianco - a competere? Ho proposto di andare a trattare con l' Europa di una detassazione di tutti gli utili delle nuove imprese che investiranno sul territorio per i prossimi dieci anni. O anche una parziale detassazione di questi utili, magari con un numero di anni inferiore, cinque o sei per esempio». I rappresentanti del governo hanno preso appunti e si sono impegnati a riconvocare a breve il tavolo. Ma l' esito della riunione di ieri è positivo anche per il segretario della Cisl di Brindisi e Taranto Antonio Castellucci, per il quale gli esiti del vertice «autorizzano fondate speranze che possa aprirsi una fase di maggiore attenzione da parte del governo per il nostro territorio». Proprio il sottosegretario, riferisce Castellucci, ha affermato «che il rilancio del porto di Brindisi è una delle priorità del governo e si è ufficialmente impegnata a coinvolgere anche Invitalia in vista del prossimo incontro, sul medesimo argomento, che si terrà ancora al Mise». Il porto di Brindisi, ha aggiunto il vice sindaco Tiziana Brigante, «deve tornare ad essere centrale nei traffici passeggeri e merci. È necessario che sia un porto Core e che sia considerato nella rete Ten-T dei Corridoi europei. Abbiamo le caratteristiche necessarie anche in relazione all' ottima rete



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

di infrastrutture collegate». A brevissimo, tra l' altro, sarà convocato un tavolo apposito sulla decarbonizzazione, che pure interessa molto Brindisi ed il suo porto. «In quest' ambito - riferisce il presidente dell' Asi - si è detto quanto siano importanti gli investimenti strategici come quelli di Edison (stazione di rifornimento per navi a metano, ndr), A2A e tutti i progetti di riconversione energetica che riguardano il territorio. Con la consapevolezza che, visti i numeri inferiori in termini di occupazione con le rinnovabili, ci sarà bisogno anche di una vera e propria riconversione economica». Nell' ambito del discorso sul futuro del porto dopo l' uscita dall' era del carbone, nel 2025, ha destato grande interesse la proposta di Cna riguardo all' utilizzo delle banchine utilizzate oggi da Enel per lo scarico del carbone. Dopo la decarbonizzazione, potrebbero essere utilizzate, insieme al nastro trasportatore già esistente ed a uno dei due carbonili coperti, per spostare ed immagazzinare rinfuse ed altri prodotti in arrivo nel porto. F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Riunito al MiSE il tavolo di analisi e monitoraggio sull' area portuale di Brindisi

Agenpress . Si è svolto oggi al Ministero dello Sviluppo Economico il tavolo di analisi e monitoraggio sull' area portuale di **Brindisi** e sul suo indotto. All' incontro, presieduto dalla Sottosegretaria Alessandra Todde, hanno partecipato il Vice Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Giancarlo Cancellieri, la Regione Puglia, la città di **Brindisi**, Enel, le associazioni, gli enti di settore e i sindacati. In apertura, i partecipanti hanno espresso apprezzamento per la convocazione del tavolo da parte del MiSE, nel corso del quale sono state approfondite le varie criticità inerenti all' area portuale di **Brindisi** e al suo indotto. L' obiettivo è stato quello di individuare gli interventi e le misure necessarie a rilanciare le infrastrutture e le attività produttive del **Porto**. Sono state, quindi, illustrate dai soggetti presenti all' incontro tutte le possibili soluzioni da intraprendere. E' stata, infatti, concordata la necessità di lavorare alla realizzazione di un rapido cronoprogramma d' interventi al fine di salvaguardare sia l' occupazione che il territorio brindisino. "Il rilancio del **porto** di **Brindisi** è una delle priorità del Governo e per questo motivo abbiamo ritenuto doveroso avviare un confronto sinergico, tra tutte le parti interessate, al fine di sostenere lo sviluppo di tutta l' area industriale, garantendo il rilancio produttivo e tutelando i lavoratori - ha dichiarato la Sottosegretaria Todde. Il confronto proseguirà anche nell' ambito dei tavoli sul phase out dal carbone, già avviati al MiSE, in modo da coniugare la decarbonizzazione con una produzione sostenibile anche dal punto di vista ambientale". La sottosegretaria Todde si è impegnata a coinvolgere anche Invitalia in vista del prossimo incontro sul **porto** di **Brindisi** che si terrà al Ministero.

The screenshot shows the AgenPress.it website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like HOME, CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, and SPORT. The main headline reads "Riunito al MiSE il tavolo di analisi e monitoraggio sull'area portuale di Brindisi". Below the headline is a photograph of the entrance to the Ministero dello Sviluppo Economico. To the right of the main article, there is a sidebar with a "Quotidiano" section and the AGENPET logo. The article text is partially visible, starting with "Agenpress. Si è svolto oggi al Ministero dello Sviluppo Economico il tavolo di analisi e monitoraggio sull'area portuale di Brindisi e sul suo indotto. All'incontro, presieduta dalla Sottosegretaria Alessandra Todde, hanno partecipato il Vice Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Giancarlo Cancellieri, la Regione Puglia, la città di Brindisi, Enel, le associazioni, gli enti di settore e i sindacati."

Brindisi Report

Brindisi

Tavolo di crisi sul porto di Brindisi: buona la partenza al Mise

Le indicazioni: accelerare sui progetti strategici e nuovo Prp, confronto aperto su Zes, zona doganale interclusa ed esenzioni per traffico rotabili

MAR.ORL

BRINDISI - Una serie articolata di raccomandazioni è giunta oggi 6 febbraio 2020 dal Ministero dello Sviluppo economico per tutti i progetti strategici riguardanti il porto di Brindisi e il suo indotto, a conclusione della prima riunione del tavolo di crisi convocato dallo stesso Mise su richiesta dell'**Autorità** di **Sistema portuale**, presieduta dal sottosegretario Alessandra Todde. Il Ministero ha acquisito tutti i documenti prodotti dalle parti, sindacali ed imprenditoriali, e dagli enti, ma le indicazioni scaturite dall'incontro sono chiare. I progetti e le opere da accelerare Le procedure devono essere accelerate, anche perché in alcuni casi i progetti vanno messi in sicurezza dal punto di vista dei finanziamenti (in alcuni casi a rischio), come per i cinque nuovi accosti di Sant' Apollinare e gli interventi di dragaggio e di realizzazione della relativa cassa di colmata per i fanghi nel porto industriale. Tra gli obiettivi, una fast track per il progetto di Edison di una stazione-deposito di Gnl alla radice della banchina di Costa Morena Est (conferenza dei servizi preliminare convocata per il 10 marzo sempre al Mise), e la realizzazione del pontile a bricole per la messa in sicurezza degli ormeggi traghetti a Punta delle Terrare. La questione Zes Disponibilità da parte del Mise anche per discutere e decidere sul riconoscimento al porto di Brindisi degli stessi poteri concessi a Taranto per la zona doganale interclusa, e per lo sgravio dei diritti e delle tariffe sul traffico rotabile, sul modello del terminal di Trieste. "Questione nodale è la realizzazione della Zes per la quale si lamenta il grave ritardo nella fase di avvio e quindi di attuazione. Ad esempio, manca l' insediamento dell' organo gestore (comitato di indirizzo) della Zes Adriatica , non essendo stati nominati i componenti di espressione governativa (Mit e Presidenza del Consiglio)", ha detto il segretario generale della Cgil brindisina, Antonio Macchia . "Al fine di consentire alle Zes di divenire contenitori attrattivi di nuovi investimenti è imprescindibile - ha ribadito Macchia - avviare la realizzazione di Zone doganali intercluse, vale a dire zone franche, per cui è richiesto l' accordo con l' Agenzia delle Dogane. Così come è fondamentale investire sulle infrastrutture ed avere intorno ad esse una serie di connessioni e capacità di integrazione con i vari sistemi portuali esistenti in grado di generare nuova economia". "Gli esiti dell' incontro odierno di approfondimento delle criticità inerenti all' area **portuale** di Brindisi e al suo indotto, anche al fine di individuare le necessarie misure di rilancio delle attività produttive coinvolte, autorizzano fondate speranze che possa aprirsi una fase di maggiore attenzione da parte del Governo per il nostro territorio", ha commentato al termine Antonio Castellucci , segretario generale Cisl Taranto-Brindisi. "Abbiamo colto con interesse le dichiarazioni della sottosegretaria Alessandra Todde quando ha affermato, tra l' altro, che il rilancio del porto di Brindisi è una delle priorità del Governo e si è ufficialmente impegnata a coinvolgere anche Invitalia in vista del prossimo incontro, sul medesimo argomento, che si terrà ancora al Mise". Il nuovo Piano regolatore **portuale** Diventa a questo punto centrale l' iter presso la Regione Puglia del Documento programmatico strategico di **sistema** , propedeutico al nuovo Piano regolatore del porto di Brindisi , per le opere e gli interventi che richiedono conformità urbanistica. Il Dpss è già stato approvato all' unanimità, e il Ministero dei Trasporti attende solo il parere della Regione Puglia per stipulare l' intesa. Dopo di che si potrà passare alla redazione del nuovo Prp. Sull' esito del vertice, il

BRINDISIREPORT Economia

Tavolo di crisi sul porto di Brindisi: buona la partenza al Mise

Le indicazioni: accelerare sui progetti strategici e nuovo Prp, confronto aperto su Zes, zona doganale interclusa ed esenzioni per traffico rotabili.

6 Feb 2020



I più letti di oggi

- La costituzione di un organismo di gestione della Zes
- Il nuovo Piano regolatore portuale di Brindisi
- Produzione energetica a valle del porto di Brindisi
- Porto di Brindisi: "Dai servizi predefiniti al servizio su misura"

BRINDISI - Una serie articolata di raccomandazioni è giunta oggi 6 febbraio 2020 dal Ministero dello Sviluppo economico per tutti i progetti strategici riguardanti il porto di Brindisi e il suo indotto, a conclusione della prima riunione del tavolo di crisi convocato dallo stesso Mise su richiesta dell'Autorità di Sistema portuale, presieduta dal sottosegretario Alessandra Todde. Il Ministero ha acquisito tutti i documenti prodotti dalle parti, sindacali ed imprenditoriali, e dagli enti, ma le indicazioni scaturite dall'incontro sono chiare.

I progetti e le opere da accelerare

Le procedure devono essere accelerate, anche perché in alcuni casi i progetti vanno messi in sicurezza dal punto di vista dei finanziamenti (in alcuni casi a rischio), come per i cinque nuovi accosti di Sant'Apollinare e gli interventi di dragaggio e di realizzazione della relativa cassa di colmata per i fanghi nel porto industriale. Tra gli obiettivi, una fast track per il progetto di Edison di una stazione-deposito di Gnl alla radice della banchina di Costa Morena Est (conferenza dei servizi preliminare convocata per il 10 marzo sempre al Mise), e la realizzazione del pontile a bricole per la messa in sicurezza degli ormeggi traghetti a Punta delle Terrare.

Comune di Brindisi ha diffuso oggi pomeriggio una nota che non scende nel merito dei progetti ai quali è stata riconosciuta da tutte le parti priorità strategica: ""Si è registrata un' unità di intenti che fa ben sperare - precisa



Brindisi Report

Brindisi

il sindaco Riccardo Rossi - perché tutti insieme abbiamo chiesto che lo scalo abbia la giusta attenzione da parte del governo". "Istituzioni, enti, sindacati e operatori si sono mostrati in sintonia rispetto alla necessità di avere un Piano regolatore **portuale** aggiornato, di realizzare opere e dragaggi, di velocizzare le procedure per il riconoscimento della Zes e per avere la stessa dignità di Taranto in merito alla Zona Franca doganale". Per le procedure di decarbonizzazione che interessano la città, si è convenuto - dice la nota del Comune - di affrontare in prossimi tavoli tematici ogni aspetto del delicato passaggio. "Il nostro porto - aggiunge il vice sindaco con delega al Porto, Elena Tiziana Brigante , che ha partecipato all' incontro - deve tornare ad essere centrale nei traffici passeggeri e merci. É necessario che sia un porto core e che sia considerato nella rete Ten-T dei Corridoi europei. Abbiamo le caratteristiche necessarie anche in relazione all' ottima rete di infrastrutture collegate". Ma per raggiungere tale ruolo bisogna realizzare le opere necessarie. E proprio per il rischio che il rallentamento dei progetti o, peggio, la perdita dei finanziamenti che l' Adsp aveva chiesto l' apertura di un tavolo di crisi al Mise: le perdite del traffico merci di Brindisi, dovute anche alla mancata sostituzione delle quote dovute alla riduzione della movimentazione del carbone, rischiano tra l' altro di condizionare il bilancio dell' intera rete di scali dell' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale.

Il Nautilus

Brindisi

Riunito al MiSE il tavolo di analisi e monitoraggio sull' area portuale di Brindisi

Todde: 'Il rilancio del **Porto** e la salvaguardia dei lavoratori è una delle priorità del Governo" Si è svolto oggi al Ministero dello Sviluppo Economico il tavolo di analisi e monitoraggio sull' area portuale di **Brindisi** e sul suo indotto. All' incontro, presieduto dalla Sottosegretaria Alessandra Todde, hanno partecipato il Vice Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Giancarlo Cancellieri, la Regione Puglia, la città di **Brindisi**, Enel, le associazioni, gli enti di settore e i sindacati. In apertura, i partecipanti hanno espresso apprezzamento per la convocazione del tavolo da parte del MiSE, nel corso del quale sono state approfondite le varie criticità inerenti all' area portuale di **Brindisi** e al suo indotto. L' obiettivo è stato quello di individuare gli interventi e le misure necessarie a rilanciare le infrastrutture e le attività produttive del **Porto**. Sono state, quindi, illustrate dai soggetti presenti all' incontro tutte le possibili soluzioni da intraprendere. E' stata, infatti, concordata la necessità di lavorare alla realizzazione di un rapido cronoprogramma d' interventi al fine di salvaguardare sia l' occupazione che il territorio brindisino. 'Il rilancio del **porto** di **Brindisi** è una delle priorità del Governo, e per questo motivo abbiamo ritenuto doveroso avviare un confronto sinergico, tra tutte le parti interessate, al fine di sostenere lo sviluppo di tutta l' area industriale, garantendo il rilancio produttivo e tutelando i lavoratori - ha dichiarato la Sottosegretaria Todde. Il confronto proseguirà anche nell' ambito dei tavoli sul phase out dal carbone, già avviati al MiSE, in modo da coniugare la decarbonizzazione con una produzione sostenibile anche dal punto di vista ambientale'. La sottosegretaria Todde si è impegnata a coinvolgere anche Invitalia in vista del prossimo incontro sul **porto** di **Brindisi** che si terrà al Ministero.



Il Nautilus

Brindisi

Incontro sul porto di Brindisi al Mise

Oggi, presso il Ministero per lo Sviluppo economico, si è svolta la riunione convocata dal sottosegretario di Stato Alessandra Todde per lo sviluppo del porto di Brindisi. 'Si è registrata un' unità di intenti che fa ben sperare - precisa il sindaco Riccardo Rossi - perché tutti insieme abbiamo chiesto che lo scalo abbia la giusta attenzione da parte del governo. Istituzioni, enti, sindacati e operatori si sono mostrati in sintonia rispetto alla necessità di avere un Piano regolatore portuale aggiornato, di realizzare opere e dragaggi, di velocizzare le procedure per il riconoscimento della ZES e per avere la stessa dignità di Taranto in merito alla Zona Franca doganale'. Per le procedure di decarbonizzazione che interessano la città, si è convenuto nell' affrontare in prossimi tavoli tematici ogni aspetto del delicato passaggio. 'Il nostro porto - aggiunge il vice sindaco con delega al Porto, Elena Tiziana Brigante, che ha partecipato all' incontro - deve tornare ad essere centrale nei traffici passeggeri e merci. È necessario che sia un porto Core e che sia considerato nella rete Ten-T dei Corridoi europei. Abbiamo le caratteristiche necessarie anche in relazione all' ottima rete di infrastrutture collegate'.



TeleBorsa

Brindisi

Economia

MiSE: riunito tavolo analisi e monitoraggio su area portuale Brindisi

Sottosegretaria Todde: "Rilancio del Porto e salvaguardia dei lavoratori è una delle priorità del Governo"

(Teleborsa) - Si è svolto oggi, giovedì 6 febbraio, al Ministero dello Sviluppo Economico il tavolo di analisi e monitoraggio sull' area portuale di **Brindisi** e sul suo indotto. All' incontro, presieduto dalla Sottosegretaria Alessandra Todde, hanno partecipato il Vice Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Giancarlo Cancelleri, la Regione Puglia, la città di **Brindisi**, Enel, le associazioni, gli enti di settore e i sindacati . Lo rende noto il MiSE. In apertura, i partecipanti hanno espresso apprezzamento per la convocazione del tavolo da parte del MiSE, nel corso del quale sono state approfondite le varie criticità inerenti all' area portuale di **Brindisi** e al suo indotto. L' obiettivo - si legge - è individuare gli interventi e le misure necessarie a rilanciare le infrastrutture e le attività produttive del **Porto**. Sono state, quindi, illustrate dai soggetti presenti all' incontro tutte le possibili soluzioni da intraprendere. E' stata, infatti, concordata la necessità di lavorare alla realizzazione di un rapido cronoprogramma d' interventi al fine di salvaguardare sia l' occupazione che il territorio brindisino. "Il rilancio del **porto** di **Brindisi** è una delle priorità del Governo e per questo motivo abbiamo ritenuto doveroso avviare un confronto sinergico, tra tutte le parti interessate, al fine di sostenere lo sviluppo di tutta l' area industriale , garantendo il rilancio produttivo e tutelando i lavoratori - ha dichiarato la Sottosegretaria Todde che si è impegnata a coinvolgere anche Invitalia in vista del prossimo incontro sul **porto** di **Brindisi** che si terrà al Ministero.



«Il potenziamento del porto occasione per l'agroalimentare»

Coldiretti: finora pagato a caro prezzo il gap della logistica

Riportare l'agricoltura e l'agroalimentare al centro delle politiche economiche e di sviluppo della provincia di Taranto, anche attraverso il potenziamento del porto di Taranto. È quanto chiede la Coldiretti ionica, in occasione della visita del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli allo scalo portuale di Taranto. «Le esportazioni di prodotti agroalimentari della provincia ionica pagano a caro prezzo il gap della logistica - fa notare Aldo Raffaele De Sario, direttore Coldiretti Taranto - e scontano il peso della burocrazia, di prezzi decisamente più alti, di reti che non funzionano. Sono necessari e urgenti investimenti mirati a potenziare i trasporti delle produzioni agroalimentari, partendo proprio dal porto di Taranto». Un porto, «che va irrobustito, reso competitivo e logisticamente strumentale alle esigenze delle aziende agricole attraverso strutture di stoccaggio dei prodotti ortofrutticoli», commenta Alfonso Cavallo, presidente Coldiretti Taranto. Nel 2018 le merci movimentate nel porto di Taranto, così come segnalato dalla stessa Coldiretti Taranto - sono state pari a 4.951.895 tonnellate con una flessione del 13,3% rispetto all'anno precedente, quando la movimentazione era stata pari a 5.711.268 di tonnellate. «L'infrastruttura logistica ha perso 759.373 tonnellate, una performance negativa che l'agroalimentare ionico e, soprattutto, il segmento ortofrutticolo non può permettersi», dice il presidente Cavallo con dati alla mano. Nella classifica italiana delle province che esportano prodotti agroalimentari la provincia di Taranto si posiziona solo al 69esimo posto, pur segnando un aumento del 2,6% delle esportazioni, passate da 104 milioni di euro a 107 milioni di euro di valore di prodotti esportati nel 2018 rispetto all'anno precedente. «Se l'Italia non investe nelle vie di trasporto, l'ortofrutta spagnola continuerà ad arrivare, arrecando danno alle produzioni ortofrutticole tarantine. Un chilo di agrumi di Palagiano per arrivare a Bruxelles deve percorrere chilometri e da Murcia a sud della Spagna a Bruxelles circa 2mila chilometri. Dalla Puglia il viaggio dura 48 ore, da Murcia solo 36 ore», insiste Cavallo. Tra il 2013 e il 2019, per le note vicende che hanno interessato l'Ilva, è stato perso Pil (Prodotto Interno lordo) per 23 miliardi di euro, l'equivalente cumulato di 1,35 punti percentuali di ricchezza italiana, secondo l'aggiornamento dell'analisi econometrica compiuta dalla Svimez per «Il Sole 24 Ore». «Il settore ortofrutticolo, oltre agli scambi storici e consolidati verso la Germania, deve essere aiutato a imporsi in Francia, Polonia, Regno Unito e Svizzera, oltre che in Benelux, Scandinavia, Spagna, Albania, Grecia e nei paesi extra Ue. La specializzazione strutturale dell'orticoltura della provincia di Taranto, legata alla spiccata vocazione pedoclimatica, alla flessibilità e alla tradizione imprenditoriale conclude Coldiretti Taranto consente di proporre un'ampia gamma di prodotti e si manifesta anche in termini di performance produttive che vanno promosse sui mercati italiani e mondiali».



L' INIZIATIVA

Un piano per formare imprenditori tarantini

MARINA LUZZI

Taranto In Basilicata ci sono riusciti. In dieci anni hanno sostenuto nuove imprese ed attività già avviate, che necessitavano di ulteriore crescita. Dall' enogastronomia, all' edilizia, dal sociale, al design. Shell stavolta ci prova a **Taranto**, seconda realtà in Italia di un progetto più ampio, Shell LiveWire, che coinvolge 15 Paesi nel mondo. È stata presentata ieri mattina a **Taranto** la prima edizione di Shell InventaGiovani, una misura di investimento sociale che rientra in quelle compensative e di riequilibrio ambientale sottoscritte nel protocollo d' intesa per l' area di **Taranto**, firmato ad aprile 2018 con il Comune. Shell è infatti partner della Joint Venture 'Tempa Rossa' (Total 50%, Shell 25%, Mitsui 25%). La società, con questo progetto, rivolto a giovani dai 18 anni in su, residenti a **Taranto** o nella provincia ionica, si candida al ruolo di raccordo, tra promotori di idee imprenditoriali da una parte ed enti, istituzioni, fondazioni bancarie, disposte a finanziarle, dall' altra. Agli aspiranti imprenditori o a chi da poco ha avviato un' attività, da marzo verranno offerti sette workshop gratuiti per imparare a redigere un business plan, un pitch o capire le regole di una corretta gestione d' impresa. L' obiettivo è garantire agli imprenditori in erba l' accesso alle competenze necessarie per redigere il piano aziendale, insegnare loro ad intercettare fondi, bandi, finanziamenti e portarli a costruire una rete, per creare una comunità di imprese innovative sul territorio. Perché i giovani decidano di restare a Sud, piuttosto che partire. Oltre alle giornate di lavoro intensivo è previsto 1 mese di attività con un business coach, un mentore. I giovani incontreranno in una giornata dedicata potenziali investitori. Il progetto vede collaborare insieme Università degli studi di Bari Aldo Moro, la locale Confindustria e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - **Porto** di **Taranto**. «In Basilicata, dove come sapete Shell è presente in entrambe le Joint Ventures 'Val d' Agri' e Tempa Rossa' - ha spiegato Marco Brun, presidente ed Ad di Shell Italia - negli ultimi 10 anni abbiamo sostenuto la nascita di 16 start up nei settori più disparati. Il mio augurio è quello che anche tanti giovani tarantini possano realizzare il proprio progetto imprenditoriale». RIPRODUZIONE RISERVATA



Sviluppo, Shell punta su Taranto

Con «InventaGiovani» formazione di alta qualità e servizi di consulenza per gli aspiranti imprenditori

Cesare Bechis

Taranto Shell InventaGiovani esiste da 38 anni in una quindicina di paesi nel mondo. Da dieci l'iniziativa è stata lanciata in Basilicata. Da marzo sbarca a Taranto. È il programma di investimento sociale di Shell - che insieme con Total e Mitsui detiene la concessione Tempa Rossa di estrazione petrolifera in territorio di Potenza - dedicato all'imprenditoria giovanile. Un progetto reso possibile dalla capacità di fare rete del Comune di Taranto che ha coinvolto l'Università di Bari, l'**Autorità Portuale** e la Confindustria locale. A scanso di equivoci, conviene subito dire che il programma non mette a disposizione soldi e finanziamenti, ma elementi immateriali. Sostiene le idee che possono trasformarsi in impresa con la formazione di alta qualità e la consulenza, il contatto con figure competenti per preparare un business plan credibile, con il supporto nelle fasi di costituzione e di sviluppo per un periodo di tre anni. «Qui a Taranto - ha detto Marco Brun, presidente e ad Shell Italia - vogliamo provare a fare quello che abbiamo fatto e stiamo facendo con successo in Basilicata: accompagnare i giovani che hanno un sogno nel cassetto a far sì che possa diventare realtà». Brun respinge l'idea di assistenzialismo e spiega che lo spirito di InventaGiovani è «accompagnare i giovani in un percorso formativo e di consulenza manageriale affinché sviluppino, loro, le competenze e le conoscenze necessarie per avviare un'attività imprenditoriale». Il viatico perché il progetto riesca anche nell'area ionica risiede nel successo ottenuto nella confinante Basilicata. Qui lo schema Shell ha lanciato 16 imprese in vari settori: dall'agricoltura biologica alla cosmetica, dal wedding planning al sociale, dagli spin off in ambito geologico all'e-commerce, dall'edilizia innovativa alla manifattura di design, all'artigianato e ai servizi per le imprese; altre 15 imprese, già costituite prima di partecipare al programma, sono state sostenute con formazione e consulenza per lo sviluppo dei rispettivi business. Con queste premesse il progetto viene lanciato sul territorio di Taranto. Vi può partecipare chiunque abbia il diploma di un istituto superiore e che abbia almeno 18 anni. «Investire nei giovani - ha aggiunto Brun - significa investire nel futuro di chi, anche quando gli idrocarburi saranno finiti, continuerà a vivere e lavorare nella sua terra. Questa iniziativa è stata possibile grazie al Comune di Taranto e al sindaco Melucci che ha cambiato il paradigma nel rapporto tra il territorio e le imprese passando da una logica del *do ut des* e di reciproco antagonismo ad un atteggiamento di mutua collaborazione». Il vicesindaco Paolo Castronovi ha confermato questo cambio di passo. «Dovevamo scegliere tra continuare con gli aiuti a pioggia o seminare la rinascita - ha spiegato - e abbiamo scelto questa seconda strada per creare le condizioni di sviluppo e invertire i paradigmi con cui è stata raccontata sinora la nostra città. Il progetto Shell è confacente alle scelte del Comune, noi sappiamo che i nostri giovani hanno voglia di mettersi in gioco e con questo programma possono passare da un'idea all'impresa. Siamo impazienti di vedere nascere nuove imprese». L'investimento sociale della Shell è un derivato del progetto Tempa Rossa relativo all'adeguamento della raffineria di Taranto destinata allo stoccaggio del greggio estratto nella concessione Gorgoglione e trasferito sullo Ionio via oleodotto per essere poi imbarcato su petroliere verso la destinazione



Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Taranto

finale. Si inquadra nel programma di compensazioni e di riequilibrio ambientale e per lo sviluppo sostenibile definiti in un protocollo d' intesa firmato l' anno scorso tra il Comune e la Provincia di Taranto con Eni per un insieme di interventi, tra cui manutenzione di strade e edifici pubblici, pari a un valore di 6 milioni.

A scuola di business Con InventaGiovani

La Shell ha presentato il suo progetto dedicato a chi sceglie di fare impresa. Il programma è destinato ai ragazzi del territorio e non prevede fondi

NICOLA SAMMALI

Nicola SAMMALI Dare supporto ai giovani aspiranti imprenditori, fornire le competenze necessarie e gli strumenti per avviare e gestire un'impresa, seguire le fasi iniziali, più critiche, delle startup. Partirà anche a Taranto, a marzo, il programma di investimento sociale Shell InventaGiovani, sviluppato da Shell Italia, lo stesso che in Basilicata ha già sostenuto la nascita di 16 startup negli ultimi dieci anni. E questo senza erogare finanziamenti diretti alle potenziali imprese, ma preparando invece il potenziale imprenditore a fare impresa, sul territorio, partendo dall'idea di business per arrivare poi a costruire un valido business plan. L'imprenditoria giovanile è al centro del progetto Shell InventaGiovani, presentato ieri in conferenza stampa a Taranto dall'amministratore delegato di Total Italia Carsten Sonne-Schmidt, dal presidente e ad Shell Italia Marco Brun, e dal responsabile Social Investment Shell Italia Ivan Baggi. Con loro il vicesindaco Paolo Castronovi, il vicepresidente di Confindustria Taranto Pietro Chirulli, e Giuseppe Pirlo di Uniba. Proprio Confindustria Taranto, insieme all'Università di Bari e all'Autorità di **sistema portuale** del Mar Ionio, sarà partner del programma, sulla spinta di altre

esperienze come BaLab e FuturePort Innovation Hub. L'obiettivo di Shell InventaGiovani è di mettere in rete le giovani imprese a livello locale e internazionale, connesse con un altro progetto, Shell LiveWire, di cui è parte. Per partecipare a Shell InventaGiovani basta avere almeno 18 anni di età, il domicilio a Taranto e provincia, e il diploma di scuola superiore. Non è prevista una selezione dei partecipanti e si può accedere al programma compilando un application form (disponibile a breve) sul sito inventagiovani.it: sono previste sei giorni di lezioni distribuiti su tre mesi, fino a giugno, oltre a workshop, laboratori, orientamento generale e su ricerche di mercato. Gli aspiranti imprenditori si approcceranno al piano marketing, al lancio del prodotto servizio, e approfondiranno temi che vanno dal Business Model Canvas alla gestione di impresa. Il percorso di formazione e consulenza si conclude con un Investor day, una giornata in cui gli startupper che partecipano a Shell InventaGiovani hanno la possibilità di incontrare potenziali investitori e presentare la propria idea imprenditoriale. Quest'anno c'è una novità per i partecipanti a Shell InventaGiovani a Taranto, come ha annunciato Annalisa Turi del Centro Innovazione e creatività dell'Università di Bari, che si occuperà della formazione. «Ci sarà un Award Day in cui si premieranno le migliori idee che si distinguono», ha detto Turi, «e ci sarà un partenariato di mentor sempre a disposizione dei ragazzi». Una delle caratteristiche di Shell InventaGiovani è che oltre a mettere di fronte idee e investitori, fornirà le competenze per accedere a bandi regionali ed europei, per ottenere fondi per lanciare la propria startup. Le aziende nate in Basilicata con Shell InventaGiovani sono nel mercato dell'agricoltura biologica e della cosmetica, del wedding planning e del sociale, degli spin-off in ambito geologico e dell'e-commerce, dell'edilizia innovativa e della manifattura di design, dell'artigianato e dei servizi per le imprese. Altre 15 imprese, già costituite, hanno comunque partecipato a Shell InventaGiovani per potenziare il loro business. «Il servizio di training è completamente gratuito», ha precisato infine Baggi, che si sofferma su un ultimo aspetto. «Ci sono decine di enti e istituzioni - ha concluso Baggi - disponibili a investire sulle startup, che però devono essere sostenibili, credibili e devono durare nel tempo». © RIPRODUZIONE





Stop ai progetti sul porto presentati dalla Sinergest

L' AdSp blocca il project financing per l' Isola Bianca: doppio terminal da rivedere Chiesti chiarimenti e integrazioni, oggi un vertice tra il sindaco Nizzi e la proprietà

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Arriva un brusco stop al project financing presentato dalla Sinergest per la gestione del porto Isola Bianca di Olbia. Nelle scorse ore l' **Autorità di sistema portuale** della Sardegna ha fatto recapitare nell' ufficio del sindaco di Olbia, nonché presidente di Sinergest, Settimo Nizzi, un plico contenente una serie di richieste di chiarimenti e di integrazioni alla proposta presentata dalla società pubblico privata, la cui quota di maggioranza fa capo al Gruppo Onorato Armatori. Settimo Nizzi si trovava fuori sede per impegni di lavoro. Stamattina analizzerà le questioni sul tavolo insieme alla proprietà, per verificare la possibilità di riavvicinare le parti. Non si tratta ancora di un rigetto, ma le distanze sembrano essere piuttosto ampie. Doppio terminal. Una delle criticità si è riscontrata nel progetto di doppio terminal: uno per i traghetti e uno per le navi da crociera. Si tratta di uno dei punti qualificanti del project financing presentato dalla Sinergest all' AdSp per la gestione trentennale dello scalo marittimo di Olbia, insieme col progetto avveniristico per collegare l' Isola di Mezzo con la città, il restyling completo dell' area **portuale** e l' uso delle nuove tecnologie, a partire da software di ultima generazione per gestire imbarchi e sbarchi dei passeggeri. Dovrebbero essere gli interventi infrastrutturali, il livello degli investimenti e la richiesta di gestione per un lungo periodo di tempo a costituire gli aspetti di maggiore criticità. Le crociere hanno un trend di crescita altissimo, mentre il traffico passeggeri resterà stabile nei prossimi anni. Quota bassa. Un altro punto controverso si riferisce alla quota di incassi derivanti dalle tasse di imbarco da assegnare al concessionario. La Sinergest continua a ritenere troppo bassa la cifra del 25% sui circa 8 milioni di euro che da quest' anno incassa direttamente la Port authority. La prima proposta di un aumento di tre volte dell' attuale minimo garantito - un milione e 900 mila euro l' anno stabiliti dall' advisor Sinloc - potrebbe essere limata. Ma certamente si dovrebbe salire. A fronte di questo, il progetto di finanza prevede investimenti superiori ai 6 milioni di euro, chiesti nella manifestazione di interesse per il partenariato pubblico privato elaborata dalla AdSp. «Se la gara con la base di un milione e 900 mila euro è andata deserta, vuol dire che i presupposti economici non erano adeguati - aveva spiegato Massimo Mura, ad di Tirrenia e nel cda della Sinergest -. Questa è una condizione ostativa per la prosecuzione del rapporto». Nizzi. Concetti che erano stati ribaditi da Settimo Nizzi, nella sua veste di presidente di Sinergest. «Il lavoro dell' advisor dimostra la mancanza di conoscenza della realtà di Olbia. Ha scelto di assegnare una cifra incongrua per la quantità di servizi richiesti - aveva sottolineato il sindaco -. Infatti non si è presentato nessuno da tutta Europa. Conosciamo il porto di Olbia e sappiamo che con quella cifra non si pagano nemmeno i dipendenti. Dimentichiamoci la Geasar o l' aeroporto, qui la realtà è ben diversa». La modifica normativa stabilisce che ora sia la Port authority a riscuotere le tasse d' imbarco. Sinergest incassava circa 8 milioni di euro l' anno, dei quali doveva corrispondere il 25% all' **Autorità portuale**, più altri oneri. Il risultato finale corrispondeva a circa 6 milioni di euro. Il futuro. Per la Sinergest il business del futuro è nelle crociere. Così Olbia, uno dei porti più importanti al centro del Mediterraneo, nelle loro intenzioni dovrebbe essere dotato di un terminal ipertecnologico dedicato esclusivamente al traffico crocieristico. Al quale si affiancherebbe quello tradizionale per





La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

i traghetti di linea.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Lettera dell' Autorità portuale, venti giorni di tempo per le controdeduzioni

Porto, fumata grigia per la Sinergest

Preavviso di rigetto per il project financing, il nodo centrale è economico

La fumata forse non è ancora nera ma è sicuramente molto grigia: il project financing per la gestione del porto di Olbia presentato dalla Sinergest non ha ottenuto il via libera dell' **Autorità di sistema portuale** della Sardegna. Una lettera partita da Cagliari e recapitata alla società conterrebbe diversi appunti e un preavviso di rigetto con una richiesta di controdeduzioni da presentare entro la fine del mese. Sul caso c'è il massimo riserbo, l' **Autorità portuale** non conferma la notizia, il sindaco Settimo Nizzi, presidente della Sinergest, non risponde. I punti contestati Il nodo centrale, a quanto pare, resta quello economico. La Sinergest, nel suo progetto, avrebbe previsto un regime finanziario simile a quello che ha portato avanti per trent'anni con l'incasso dei diritti portuali stimato in circa otto milioni (il 25 per cento veniva poi versato all' **Autorità portuale**). Le nuove normative però impongono che sia l'Ente ad incassare la cifra. L' Authority, nel suo avviso esplorativo internazionale, che però non aveva ricevuto offerte, aveva previsto un corrispettivo di un milione e 900 mila euro per la società di gestione che avrebbe poi dovuto incamerare gli altri utili dalla gestione delle attività come bar, ristoranti, parcheggi e altri servizi. Un altro punto contestato riguarderebbe alcune previsioni del progetto Sinergest come terminal crociere e pontili che non sarebbero inerenti alla gestione dei servizi portuali. La situazione attuale Al momento, per evitare il blocco dei servizi e il licenziamento dei lavoratori si è proceduto ad affidamenti temporanei dei singoli servizi per quattro mesi. L' instradamento delle auto in arrivo e in partenza dal porto è stato affidato alla Sinergest mentre la Turmo Travel si è aggiudicata il servizio dei bus navetta riassorbendo gli autisti già in servizio per Sinergest. Resta l' Infopoint con un nuovo bando. Tra gli elementi di preoccupazione, sottotraccia, c'è anche la situazione finanziaria del gruppo Onorato, azionista di maggioranza della società partecipata dal Comune. Caterina De Roberto.



l' imposta, a carattere regionale, è stata proposta dai partiti di maggioranza

Sardegna a rischio tassa di sbarco

Destinata a finanziare interventi in tema di turismo, spettacolo e recupero dei beni culturali e ambientali, dovrebbe sostituire l' imposta di soggiorno. Ma solo se i comuni saranno d' accordo

PAGINA A CURA DI MAURO ROMANO

Paradossi della politica. Tutti i partiti sardi sono saltati come un sol uomo quando a inizio anno le compagnie di navigazione hanno dovuto ritoccare le tariffe per l' effetto domino impresso dalle nuove norme volute dell' International Maritime Organization. Per abbattere le emissioni di zolfo, l' Imo ha imposto, infatti, l' uso di fuel allo 0,5%, abbattendo di sette volte le emissioni dei precedenti carburanti, solo che quelli nuovi sono risultati molto più cari del previsto, anche l' 80% in più e alle compagnie non è restato che ritoccare i noli. La mossa ha preoccupato molto la politica sarda. Peccato che nel frattempo alcuni partiti di maggioranza, in particolare Forza Italia, Udc, e «Cambiamo», il raggruppamento che fa capo al governatore ligure Giovanni Toti, abbiano presentato una proposta di legge regionale (la n. 4/19 a firma di Antonello Peru e altri) per introdurre «un' imposta regionale di sbarco», destinata a «finanziare interventi in materia di turismo e spettacolo, a sostegno di strutture ricettive e interventi finalizzati alla manutenzione, fruizione e recupero dei beni culturali e ambientali». L' idea è di far pagare a chiunque sbarchi nell' isola, non importa se da una nave o da un aereo, da un

minimo di 2 euro a un massimo di 5. L' imposta dovrebbe essere raccolta direttamente dalle compagnie al momento dell' emissione del biglietto, per poi essere girata all' erario regionale. A essere esclusi dal balzello sarebbero solo i residenti, i nativi, i viaggiatori per lavoro o studio (ma la catalogazione risulta ardua) e infine gli sportivi impegnati in attività agonistiche e i minorenni. La pagherebbe, comunque, il grosso dei 6 milioni di passeggeri che ogni anno sbarcano nei **porti** e negli aeroporti, e infatti l' obiettivo dei promotori del progetto di legge è di incassare almeno una decina di milioni, da ripartire in un secondo tempo tra i comuni inseriti nell' elenco delle località turistiche o città d' arte, ma solo tra quelli che non hanno introdotto la tassa di soggiorno. E qui sta la ratio dichiarata della nuova norma: disincentivare i comuni dal far pagare una tassa ben poco amata dai turisti e dagli albergatori, che ha portato finora in Sardegna un gettito complessivo di 3 milioni di euro l' anno. Peccato però che l' obiettivo di cancellare l' imposta di soggiorno non sia affatto sicuro, anzi c' è il fondato sospetto che il turista debba alla fine pagare entrambe le imposte. Senza considerare che il decreto legislativo n. 23 del 2011, che ha istituito in tutta Italia l' imposta di soggiorno, ha dato anche facoltà ai comuni delle isole minori di istituire una propria imposta di sbarco, (diventata poi contributo di sbarco), in alternativa a quella di soggiorno. E i comuni delle isole minori sarde hanno optato per questa soluzione. Così ora si profila la possibilità che un turista che voglia recarsi in Sardegna finisca per pagare l' imposta regionale di sbarco al suo arrivo, poi l' imposta di soggiorno nell' albergo scelto per la vacanza e quindi un ulteriore balzello (il contributo di sbarco), nel caso volesse magari anche fare una gita a Caprera o in qualche altre isola minore. Peraltro sembra che le esperienze passate non abbiano insegnato niente ai legislatori sardi. Ai tempi della presidenza di Renato Soru, la Regione introdusse nel 2007 un' imposta di sbarco, limitata ai soli aerei privati e alle imbarcazioni da diporto. Ma quella tassa venne poi bocciata due anni dopo dalla Corte di giustizia Ue con una sentenza molto netta in cui era scritto che un' imposta locale gravante «unicamente sulle persone fisiche e giuridiche aventi il domicilio fiscale





MF

Cagliari

come quella allora varata dalla Regione Sardegna, violava sia l' art. 49 del Trattato costitutivo della Comunità Europea (libera circolazione dei lavoratori), sia l' art. 87 (divieto di aiuti di Stato). E la platea individuata ora è proprio la stessa che voleva tassare Soru. Piccolo particolare finale, quella tassa voluta da una maggioranza di centrosinistra fu all' epoca avversata molto duramente proprio da Forza Italia e dal resto del centrodestra. Ma in politica la coerenza non è sempre una virtù. (riproduzione riservata)

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto. Pochi i turisti in giro per le strade del centro storico: hanno preferito le escursioni

Crociere, ecco la prima nave dell' anno

La stagione non è ancora entrata nel vivo: il calendario parte il 31 marzo

È soltanto un antipasto: la stagione vera e propria comincerà ad aprile. Intanto ieri mattina alle 8 è approdata al molo Rinascita la prima nave da crociera della stagione, la "Spirit of discovery" della compagnia britannica Saga Cruises. Un antipasto perché la prossima imbarcazione, la Msc Fantasia, arriverà il 31 marzo. Ma nel frattempo Cagliari cruise port ha avuto modo di registrare i primi arrivi dell' anno. Lo sbarco Anche se, a dire il vero, la città non ha avuto modo di rendersene conto più di tanto. La "Spirit of discovery" ospita, prevalentemente, croceristi avanti con gli anni e, soprattutto, particolarmente danarosi (non a caso, a fronte di un migliaio di croceristi, ci sono circa 500 persone che fanno parte dell' equipaggio). Turisti, per intendersi, che non si mettono particolari problemi a sborsare le cifre richieste per le escursioni nel territorio. Così, dopo essere stati salutati dalle musiche tradizionali proposte dall' associazione culturale "Cuncordia a launeddas", gran parte di loro sono saliti sui pullman che li hanno portati a Nora, alle cantine Argiolas di Dolianova, nel ristorante tipico di Maracalagonis; altri hanno preferito effettuare il giro turistico della città nel bus scoperto mentre un gruppo è salito sul pullman diretto al convento di San Giuseppe. Gli "indipendenti" Soltanto una piccola parte dei croceristi (il 20 per cento, secondo i calcoli di Cagliari cruise port) ha deciso di girare la città per conto suo. «Wonderful town but too windy», commenta Gail Hope. Per sua fortuna, il turista di Manchester («Citizen», puntualizza, spiegando di fare il tifo per la City e non per lo United) che, insieme alla moglie si appresta ad attraversare via Roma, è arrivato due giorni dopo la fortissima maestralata di martedì. Chissà che cosa avrebbe detto. Il tour Qualcuno, indossando ardite magliette a maniche corte, ha scelto le vie dello shopping (chissà, però, per quale ragione in tanti entrano nei franchising internazionali presenti in tutte le città del mondo). Altri - non tanti, a dire il vero - optano per le tradizionali mete dei turisti, quelle indicate dalle guide. Con il quartiere di Castello, ovviamente, in vetta alle preferenze: c' è chi, sfidando le tortuose salite, addirittura ha noleggiato la bicicletta tradizionale. Scelta, comunque, azzeccata a giudicare dai volti estasiati di chi ammira il panorama della città dalla terrazza del bastione di Saint Remy. Stranamente, invece, sono pochissimi i visitatori della vicina cattedrale. La città Una minoranza, si diceva, rispetto a quei croceristi che hanno acquistato le escursioni a bordo della "Spirit of discovery". «In realtà», sospira Mauro Puddu, portavoce dei conducenti delle Ape calessino in attesa di turisti all' incontro tra il largo Carlo Felice e via Roma, «per questa crociera non ci eravamo fatti troppe illusioni. Sapevamo che la maggior parte dei passeggeri della "Spirit of discovery" è particolarmente danarosa e, quindi, propensa ad acquistare le escursioni. Si lavora molto meglio quando arrivano le grosse navi: in quel caso, tanti croceristi preferiscono risparmiare qualche decina di euro e scoprono la città in maniera autonoma, usando anche i nostri mezzi». C' è però un problema. «Quasi tutti non conoscono Cagliari: pensano che, come tante altre città, possa essere visitata grazie ai bus scoperti. Solo che le parti più caratteristiche, in particolare, i quartieri di Villanova e di Castello non possono essere attraversate dai grossi mezzi». Marcello Cocco.



Le date

Grande attesa per i villaggi galleggianti

Alcune date sono già segnate in rosso nelle agende dei commercianti cagliaritari: sono quei giorni in cui la città sarà presa d' assalto da frotte di croceristi: dal 31 marzo, arriverà, tutti i martedì, la Msc Fantasia con 4.000 passeggeri. Il 28 maggio, invece, esordirà al porto di Cagliari la Smeralda, la nave ammiraglia della Costa che ha effettuato la sua prima crociera il 21 dicembre: avrà a bordo 5.500 passeggeri. Altra data importante è il 9 giugno, giorno in cui attraccheranno contemporaneamente la Msc Fantasia e la Azura della P&O cruises: in tutto, sbarcheranno quasi ottomila croceristi. Evento che si ripeterà anche il 7 luglio. Particolarmente caldo anche il 6 agosto quando, insieme alla Costa Smeralda, arriverà anche la Silhouette della Celebrity cruise: previsto lo sbarco di 7.800 croceristi. In programma arrivi sino alla fine dell' anno: l' ultima nave del 2020 sarà, il 9 dicembre, l' Artania della Phoenix Reisen con mille passeggeri. (mar. co.)



L'Unione Sarda

Cagliari

Gli operatori

«Tendenza invertita ma ancora non basta»

A fine dell' anno aveva lanciato l' allarme. «Nel 2020», aveva annunciato Antonio Di Monte, general manager di Cagliari cruise port, «arriveranno meno navi». Ma il settore, almeno per il momento, tiene. «Perché», spiega, «è previsto, comunque, un aumento dei passeggeri perché arriveranno navi più grandi». Ma Di Monte è tutt' altro che soddisfatto. «In tutta Europa, il settore, nonostante tanti problemi, sta conoscendo uno sviluppo enorme. Noi, se proprio non riusciamo ad avere una crescita superiore, dovremmo seguire quel trend. Invece, il numero di passeggeri aumenterà, nel 2020, di pochi punti percentuali». Se non altro, un' inversione di tendenza rispetto allo scorso anno quando si registrò un calo di turisti del 26,4 per cento (le navi, invece, scesero del 28 per cento): quest' anno arriveranno novantanove navi di una quindicina di compagnie differenti. La ragione? Il porto deve migliorare. «Siamo fermi da due anni in attesa dell' ampliamento del terminal. In generale, deve migliorare la vivibilità del porto: ci sono da sistemare le banchine e il silos», afferma il general manager della società di gestione delle crociere nel capoluogo legata al network Global ports holding. Un messaggio, neanche tanto velato, inviato all' **Autorità portuale**. Di Monte, dal canto suo, è soddisfatto del lavoro che Cagliari cruise port sta facendo. «Abbiamo creato una serie di servizi ulteriori per i croceristi cosiddetti indipendenti ». Quelli, per intendersi, che non acquistano le escursioni a bordo della nave e girano la città seguendo propri itinerari. «Puntando sulla logica del turismo sostenibile, ci siamo dotati di biciclette elettriche, di monopattini e di un mezzo elettrico che consente di effettuare un tour nella città». (mar. co.)



L' allarme. L' assessora: «Rinnoviamo il patrimonio, sicurezza al primo posto»

Così gli alberi diventano un pericolo

Pini, jacarande e ficus vecchi e malati crollano sotto le raffiche di vento

Si alza il vento e la città trema. Di paura. Paura del maestrale. Perché ogni volta che soffia, non solo in presenza di raffiche a cento chilometri orari come è stato martedì scorso, gli alberi crollano. Sulle auto in sosta, su quelle ferme ai semafori, sui marciapiedi, in mezzo alle strade. Non si tratta di un episodio, un evento eccezionale, memorabile nella sua unicità. Oramai, da tempo, a ripetizione, serialmente, pini, ficus e jacarande cadono senza tregua. «Il problema è serissimo», spiega l' assessora al Verde Pubblico Paola Piroddi. Un patrimonio Arriva il vento e puntualmente gli alberi vanno giù. Non per il destino e per la potenza cieca della natura. Ma perché «oggi abbiamo un patrimonio vecchio», con alberi arrivati alla fine di un ciclo di vita, «e malato» (sono oltre 15 mila quelli che si trovano in città). Così, tre giorni fa sono venuti giù come birilli tre alberi: in viale Regina, in viale Diaz, in via Dante, più numerosi rami caduti in viale Trieste e nel largo Carlo Felice. Ma se si torna indietro di qualche mese, episodi simili non sono mancati: due giorni prima di Natale sono venuti giù due alberi nel Largo, mentre a settembre un gigantesco ficus è crollato in via dei Giudicati su un' auto in sosta con mamma e figlia e bordo. In tutti i casi, si è sempre trattato di una tragedia sfiorata. «Abbiamo iniziato a fare un censimento sul patrimonio verde affinché, seguendo esclusivamente le indicazioni degli agronomi, si possa arrivare a pianificare un intervento adeguato di tutela e valorizzazione di tutto il Verde pubblico», dice l' assessora. «Per il momento abbiamo già censito circa 4.000 piante», aggiunge. Un lavoro coordinato dagli esperti che l' amministrazione ha cominciato partendo dagli alberi ad alto fusto, quelli più a rischio crollo in condizioni di forte vento, per garantire la sicurezza delle persone. La sicurezza Sicurezza e tutela del patrimonio verde sono le due direttrici sulle quali si muove il piano dell' assessorato. «Gli alberi sono assolutamente parte integrante, arredo e cuore pulsante della città, ma di fronte a un eventuale pericolo per la sicurezza delle persone non c' è albero che tenga», precisa Piroddi. «Quelli che per gli esperti non dovessero essere recuperabili andranno sostituiti. E in assenza di un rischio per la popolazione, nessun albero sarà tolto senza che sia previsto uno nuovo». Al riguardo, «abbiamo chiuso un accordo con Forestas per avere 4.000 nuove piante». La potatura Il Comune ha inoltre avviato un nuovo piano di potatura (in viale Merello e viale Trieste, per esempio). «Un' azione, anche in questo caso guidata dagli agronomi, legata sia alla sicurezza», da qui la necessità di tagliare quei rami che coprono i cavi del filobus o i lampioni della luce, rischiano di spezzarsi o si affacciano sulle finestre degli appartamenti privati, «sia alla fioritura, quindi al benessere, delle piante». Le palme di via Roma Il Comune, nel frattempo, continua a lottare anche contro l' infestazione di punteruolo rosso, il temibile coleottero che da 13 anni sta decimando le palme in città. La passeggiata lungo il porto offre una sequenza sconsolante di piante capitozzate. «Quelle palme non sono di competenza del Comune ma dell' **Autorità portuale**», avverte Piroddi. «Abbiamo cominciato a dialogare col presidente Massimo Deiana affinché sia messo in atto un intervento anche su quelle. Perché», conclude l' assessora, «se quelle palme non vengono curate il contagio con



L'Unione Sarda

Cagliari

le altre che continuiamo a curare non si arresterà. Abbiamo un analogo problema con le palme dei giardini privati ma lì, naturalmente, non possiamo intervenire» Mauro Madeddu.

Il porto e le scommesse da vincere

Dal potenziamento delle linee ferroviarie all' ammodernamento del tram

Messina Il futuro di Messina passa inevitabilmente dal waterfront e dal suo porto, ma verso quali prospettive è orientato il rapporto tra la città e il suo mare? Risposte che passano dalle strategie odierne, quelle di tutti gli enti coinvolti, tra i quali certamente il Comune ma anche l' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto. Il neo presidente Mario Paolo Mega ha tracciato le prime linee guida e gli obiettivi da raggiungere attraverso un dialogo serrato con gli attori istituzionali coinvolti, tra i quali anche Vincenzo Garofalo, l' uomo che ha posto le basi per la crescita dell' Authority e oggi ricopre l' incarico di esperto dell' amministrazione comunale per lo sviluppo infrastrutturale. Per lui il mancato riconoscimento del porto di Messina come "Core" può non rappresentare un problema attuale, se alle etichette si contrapporranno programmazione, sviluppo, idee chiare e progetti in grado di raccogliere i fondi necessari ad attrarre utenti e investitori. Un lavoro che passa anche dal recupero delle aree abbandonate, dal grande sogno di una "passeggiata" estesa, dalla multilateralità dell' offerta. Così come da scommesse forti da vincere: il potenziamento delle linee ferroviarie, le prospettive del crocerismo, l' ammodernamento del tram. Con il «coraggio di compiere alcune scelte». Pagina 19.



«Il nostro porto è un "Core" di fatto»

Solo se il requisito dovesse avere un "peso preventivo" servirà un netto intervento della politica. La programmazione ha già prodotto molti risultati, il futuro è nel dialogo con utenti e operatori

Emanuele Rigano Mario Paolo Mega ha individuato le priorità e fissato i primi obiettivi da raggiungere nelle vesti di presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto. L' agenda è ricca, tante le sfide da affrontare nel segno della collaborazione tra le realtà che compongono la novella istituzione ma anche con gli enti coi quali, nei vari territori, sarà fondamentale dialogare. A Messina per conto del Comune, oltre all' assessore Enzo Trimarchi e al sindaco Cateno De Luca, troverà anche Vincenzo Garofalo, figura che nell' ambito dello sviluppo portuale locale ma non solo, ha recitato un ruolo importante. E potrà ancora dare un contributo di rilievo da esperto alle Infrastrutture di Palazzo Zanca. Conosce a menadito i punti deboli e le enormi potenzialità del distretto, così anche le minacce che potrebbero mettere in difficoltà un modello che nel tempo si è dimostrato vincente ma ha bisogno di stare al passo coi tempi. È il mancato riconoscimento come porto "Core" l' elemento che più di altri può compromettere equilibri consolidati e aprire nuovi scenari, penalizzando Messina? «Non sono amante delle classificazioni che diventano una sorta di prigioni - dice Garofalo -, così come non ho mai amato come atteggiamento chi si impone di decidere le sorti di una comunità scegliendo dall' alto qualcuno piuttosto che un altro. Meglio una sana concorrenza, chi è più bravo e progetta meglio ottiene risultati. Messina di fatto non ha mai avuto penalizzazioni dal non essere "Core" ma certo rischia di averne se a quelle definizioni si attribuisce un peso che non dovrebbe più avere. Se Messina è capace di portare avanti uno sviluppo in determinati settori, otterrà comunque i finanziamenti». Anche se di fatto, la mancanza di quel "titolo" potrebbe rappresentare un freno all' accesso in determinati contesti. «Vero, ma se un porto dimostra di crescere, lo fa ha a prescindere dai riconoscimenti. Lo fa se le scelte hanno ricadute sul territorio, sui posti di lavoro, sul business per città e provincia, al di là delle classificazioni. Conta quanto attrai utenti e investitori, di fatto ce l' abbiamo fatta». Perché nella precarietà, passo dopo passo, l' **Autorità** portuale di Messina è riuscita a recuperare in piccola parte un apparato marittimo che la storia aveva smantellato. «Abbiamo realizzato, primi fra tutti in Italia, un impianto di videosorveglianza rispettoso delle direttive sul terrorismo, poi ideato con gli uffici anche i correttivi sulle banchine per avere maggiori spazi a disposizione. Lo stesso è stato fatto a Milazzo, oggi fiore all' occhio - ha proseguito Garofalo -. Un presidente capace e intelligente come Mega saprà superare la denominazione di "Core", poi se quello è un requisito a cui si darà ancora peso, i politici che rappresentano Messina si dovranno dare da fare». E proprio nelle scorse ore si è fatto "sentire" il PortaVoce messinese del Movimento 5 Stelle, Francesco D' Uva: «Dopo esser riusciti a realizzare la XVI **Autorità** di **Sistema**, adesso puntiamo a far riconoscere il porto di Messina come "Core". Ho avviato da tempo un dialogo diretto col Governo per promuovere iniziative, anche a livello europeo, volte in questa direzione. Quello che auspichiamo è il rafforzamento del **sistema** trasportistico nazionale, con un deciso intervento nell' Area dello Stretto di Messina, e la piena funzionalità del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo di cui la città di Messina deve essere un punto strategico». Ci sono però altre scommesse da vincere. Ma su cosa orientarsi? «Quando abbiamo ideato il nuovo Piano regolatore chiedendo l' annessione di Tremestieri, l' obiettivo



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

era oltre a trasferire i flussi di transito sgravando Bocchetta da inquinamento e morti, puntare sull' ortofrutticolo e la filiera del freddo, sulla catena della logistica. Ovviamente bisogna approfondire le analisi con gli operatori che oggi fanno trasporto, produzioni e stoccaggio. Serve sempre interfacciarsi con chi utilizza o utilizzerebbe il porto». Cioè livellare l' offerta al tipo domanda. «Facilitare il passaggio delle merci siciliane verso i mercati, come si cerca di attrarre turisti. Messina, a differenza di quello che per anni è stato immaginato, cioè l' esclusivo traghettamento sponda a sponda, pur essendo in una posizione defilata rispetto ai corridoi adriatico e tirrenico, se riuscirà ad essere più "veloce" potrà vincere la sfida nell' interpretazione della funzione». Stasera su Rtp torna "Scirocco" Torna questa sera alle 20,30 su Rtp "Scirocco", il talk condotto da Emilio Pintaldi. Questa sera si parlerà di continuità territoriale, di Ponte sullo Stretto e di carenza di infrastrutture. In studio l' avvocato Fernando Rizzo e l' ingegnere Giovanni Mollica della Rete per le Infrastrutture, il deputato regionale dei Cinquestelle Antonio De Luca, recentemente nominato facilitatore regionale del movimento, il deputato di Fratelli d' Italia Elvira Amata, l' imprenditore Alessandro Faranda, l' ex consigliere comunale Gino Sturniolo. attivista no ponte. In puntata si parlerà anche di psicosi da coronavirus e del calo verticale che ha avuto il fatturato dei ristoranti cinesi a causa di una ingiustificata paura. Previsti collegamenti esterni. In studio numerosi studenti liceali.

Crocierismo? «Va sfruttata la peculiare vicinanza tra le banchine e il centro »

Le altre scommesse: waterfront e alta velocità

Con le Ferrovie dialogo aperto sul recupero di spazi lungo il litorale

«La città ha bisogno di compiere delle scelte, anche coraggiose, magari tramite fasi sperimentali». Per l'esperto del sindaco, Vincenzo Garofalo, alcune scommesse non sono più rimandabili. Come quella del grande waterfront, che parte dalla stazione marittima e arrivi sino all'Annunziata e oltre. «In quattro anni, tempi record, abbiamo portato il prp sino all'approvazione del consiglio comunale e mentre percorrevamo quelle fasi ci piaceva immaginare la via Vittorio Emanuele come una grande passeggiata. Il traffico della macchine bisogna ridurlo come avviene in tutte le città, tra l'altro Messina sta portando avanti un piano di Smart road e Smart city, tentando di tagliare la presenza dei veicoli con l'aumento dei mezzi pubblici. Le realtà che hanno scelto questa strada nel mondo, il nord Europa ma adesso anche in Italia, stanno avendo molto successo. E questo è anche un modo per trattenere qui i giovani. Perché se la città rimane vecchia come idee, perde. Qui discutiamo persino di un'isola pedonale natalizia. Lo scontro non sta nelle idee, ma tra lasciare le cose come sono oppure avere la voglia di provare. Modificare la viabilità, magari chiedendo sacrifici un poco a tutti ma vivendo meglio a lunga gittata». Il Porto è solo una parte di questa visione: «Abbiamo fatto un incontro con Ferrovie sugli snodi del fronte mare e il recupero degli spazi, nella zona che si affaccia sul mar Ionio, da Maregrossa verso la zona sud. La prossima settimana dovremmo rivederci col sindaco, recentemente impegnato su questioni politiche, accelerando su alcune cose». Tra le questioni che Garofalo seguirà da vicino c'è il piano di rafforzamento del trasporto ferroviario. Al vaglio c'è un progetto, al quale al tempo contribuì anche legislativamente, sull'alta velocità nell'asse Messina-Catania-Palermo. «Ci sono i fondi, speriamo si parta il prima possibile, superando gli ultimi ostacoli». Occhi inevitabilmente puntati anche sul crocierismo: «Abbiamo uno dei porti più belli a livello europeo, se non altro perché in pochi possono permettersi un centro a pochi centinaia di metri dal villaggio galleggiante, senza obbligare i turisti a lunghe camminate. Un aspetto importante, soprattutto se si considera l'età media. Un elemento a lungo evidenziato in fiere ed eventi internazionali. Ovvio che a queste ricchezze vanno accoppiati servizi sempre di migliore livello. Ci si accinge a realizzare una nuova stazione marittima, non so a che punto sia la progettazione, ma sarà un altro punto di forza». ema.rig



L' area dello Stretto diventa la nuova tappa crocieristica

L' Ente camerale alla fiera internazionale di Miami

Cristina Cortese Si rafforza sull' asse crocieristico la collaborazione tra la Camera di Commercio e l' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto. In questa direzione, l' incontro tenutosi ieri mattina all' Ente camerale tra il presidente Ninni Tramontana e la responsabile della promozione e relazioni esterne dell' **Autorità** Maria Cristina Laurà rivolto alle agenzie di viaggio ed ai tour operator del territorio metropolitano che svolgono attività di incoming. La riunione operativa segue quella svolta recentemente a Messina, dove la Camera di Commercio reggina, con la partecipazione al "Seatrade Cruise Global", la fiera internazionale del crocierismo in programma a Miami dal prossimo 20 aprile, ha messo un punto fermo al progetto di promuovere per la prima volta la destinazione crocieristica dell' "Area dello Stretto" sulla base delle tante opportunità escursionistiche che offrono i territori messinese e reggino. Detto fatto. Questo nuovo dialogo di fatto rappresenta l' avvio di un percorso di valorizzazione e potenziamento del **sistema** crocieristico tra la costa calabra e sicula, strutturando, proprio con il prossimo evento fieristico mondiale, strategie condivise tra i tre Enti ed elevando il ruolo e alle azioni della nuova AdSP dello Stretto. «Siamo lieti di contribuire alla valorizzazione del nostro **sistema portuale**, perseguendo, nel contempo, l' importantissimo obiettivo di stimolare il territorio attraverso la costruzione e l' offerta di opportunità escursionistiche esclusive e di grande qualità rivolte al turismo crocieristico - sottolinea Ninni Tramontana - . Auspichiamo che la sinergia tra l' **Autorità portuale**, la Camera di Commercio e gli altri Enti con i quali già da tempo condividiamo gli obiettivi di sviluppo turistico del territorio, si traduca in un numero crescente di presenze turistiche nel nostro territorio, ma anche in incremento del numero di scali effettuati direttamente presso la struttura **portuale** reggina». Ad incoraggiare il nuovo cammino, il trend crocieristico in crescita, compreso anche il segmento giovani, secondo i dati che sono stati illustrati dalla responsabile dell' **Autorità portuale**. Tra questi, per il 2020, nell' area dello Stretto, la programmazione di oltre 180 navi con circa 480.000 presenze ed un target molto ampio e diversificato che include famiglie con bambini e turisti della terza età. «Una fotografia che giudichiamo molto interessante non solo quale punto di partenza ma soprattutto in chiave futura che rappresenta una sfida importante ed impegnativa - ammette Tramontana - . Sicuramente il crocierista richiede servizi di qualità e, nelle tappe, ricerca sempre più nuovi territori ed esperienze che rendono il viaggio indimenticabile».



Errigo visita la Capitaneria

Il generale ha incontrato il capitano Catino

Augusta. Il generale Emilio Errigo, prima di lasciare l'incarico che ha ricoperto come commissario straordinario dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia Orientale si è recato in visita nella sede della Capitaneria di porto-Guardia costiera di Augusta, dove ha incontrando il comandante, capitano di vascello Antonio Catino, e una rappresentanza di ufficiali, sottufficiali e militari. Il generale Errigo nel corso dell' incontro ha espresso parole di stima e di apprezzamento per l' opera assicurata dalle donne e dagli uomini della Guardia costiera in favore della collettività, sottolineando l' alto valore morale che permea tale servizio, e manifestando gratitudine al comandante Catino per la fattiva collaborazione assicurata durante l' esercizio del suo mandato quale commissario straordinario, in spirito di leale collaborazione tra pubbliche amministrazioni. Il comandante della Capitaneria di porto ha salutato il generale Errigo augurandogli «buon vento per ogni altra soddisfazione gli riserverà il futuro». A. S.

Duomo, una parte transennata da 4 mesi
L'11 ottobre scorso l'Ufficio di competenza del progetto centrale. A sollevare il problema: Mimmo Di Franco

Errigo visita la Capitaneria
Il generale ha incontrato il capitano Catino

La sospensione del servizio idrico riaccende le polemiche

Disagi, talvolta cronici, causati da una interruzione dell'elettricità

Informare

Palermo, Termini Imerese

Nella seconda metà del 2019 il traffico delle merci nel porto di Palermo è diminuito del -12,1%

Nello scalo di Termini Imerese il calo è stato del -62,8%. Nel 2019 il traffico delle merci movimentato dal **porto di Palermo** è diminuito del -6,5% a causa principalmente della contrazione del -12,1% registrata nel solo secondo semestre. Lo scorso anno il traffico è ammontato complessivamente a 5,79 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 6,19 milioni nel 2018. Il volume di merci allo sbarco è stato pari a 3,57 milioni di tonnellate (-10,3%) e quello delle merci all' imbarco a 2,22 milioni di tonnellate (+0,5%). Complessivamente nel solo segmento delle merci varie il totale delle merci è stato di 5,35 milioni di tonnellate (-7,4%), di cui 5,17 milioni di tonnellate di rotabili (-7,3%) e 176mila tonnellate di merci in container (-10,8%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 14mila teu (-11,5%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico si è attestato a 427mila tonnellate (+12,8%), di cui 413mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+9,0%). Le rinfuse solide hanno totalizzato 15mila tonnellate (-59,0%). Nel comparto dei passeggeri i traghetti hanno movimentato 1,34 milioni di persone (+3,8%), i servizi marittimi locali 109mila (-4,0%) e le navi da crociera 501mila passeggeri (-13,3%), di cui 83mila allo sbarco/imbarco (+7,3%) e 418mila in transito (-16,4%). Anche il **porto** di Termini Imerese, anch' esso amministrato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha archiviato il 2019 con un' accentuata riduzione del -41,6% del traffico delle merci prodottasi in particolare nella seconda metà dell' anno (-62,8%). Nell' intero 2019 lo scalo ha movimentato 694mila tonnellate di carichi rispetto a 1,19 milioni di tonnellate nell' anno precedente. Il volume complessivo dei carichi ro-ro è stato di 400mila tonnellate (-59,1) e quello delle rinfuse solide di 293mila tonnellate (+40,1%). A Termini Imerese il traffico dei traghetti ha totalizzato 55mila passeggeri (+3,7%). Nella sola seconda metà del 2019 il **porto di Palermo** ha movimentato 2,69 milioni di tonnellate di merci rispetto a 3,06 milioni nello stesso periodo dell' anno precedente. Le merci allo sbarco sono state pari a 1,57 milioni di tonnellate (-20,4%) e quelle all' imbarco a 1,12 milioni di tonnellate (+3,0%). Nel periodo luglio-dicembre i passeggeri dei traghetti sono stati 912mila (+8,2%) e i crocieristi 241mila (-17,0%). Nel secondo semestre del 2019 il traffico delle merci a Termini Imerese è stato di 212mila tonnellate (-62,8%), di cui 99mila allo sbarco (-71,6%) e 113mila all' imbarco. (-49,1%).



Infrastrutture, porti e aeroporti del Sud a Palermo per progettare un accordo di rete

Sempre più caldo il tema dello sviluppo delle infrastrutture, ZES, collegamenti portuali, aeroportuali, sostenibilità dei trasporti, logistica e innovazione nel centro sud d' Italia. Un parterre d' eccezione ne parlerà nel corso del convegno "MedCom Forum Trasporti 2020", organizzato da Cerpmed/MedCom Forum del Mediterraneo, dal tema "Un Hub Mediterraneo oltre i Confini: sistema di rete dei porti e degli aeroporti", che si terrà giovedì 13 e venerdì 14 febbraio nella sala dei Baroni di Palazzo Chisaramonte Steri sede del Rettorato dell' Università degli Studi di Palermo. Si comincerà giovedì pomeriggio, alle 15, con i saluti del Rettore dell' Università di Palermo Fabrizio Micari, del sindaco di Palermo Leoluca Orlando e del Presidente della Regione siciliana Nello Musumeci. A seguire l' apertura dei lavori da parte di Amanda Jane Succi, presidente Cerpmed/MedCom Forum. Subito dopo avranno inizio le sessioni del pomeriggio con gli interventi di personalità del livello di Massimo Deandreis - Direttore Generale SRM Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno - Intesa SanPaolo; Giuseppe Salvo - Professore Ingegneria dei Trasporti Università degli Studi di Palermo; Eugenio Grimaldi, Executive Manager Grimaldi Group; Valentina Lener, Direttore Generale Assaeroporti; Tiziano Onesti, Presidente Aeroporti di Puglia; Renato Poletti, Direttore Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo MIT; Giovanni Scalia, AD Gesap Aeroporto Internazionale di Palermo; Nico Torrisi, AD Sac Società Aeroportuale di Catania; Marco Di Giugno, Direttore Analisi Giuridici e contenzioso ENAC; Lorenzo Lagorio, Country Manager Italia Easy Jet; Valeria Rebasti, Commercial Country Manager Italy & Southeastern Europe di Volotea; Salvatore Sciacchitano, Presidente ICAO (International Civil Aviation Organization), primo italiano a presiedere l' organismo dell' ONU che riunisce le autorità per l' aviazione civile di 193 Stati. Venerdì mattina dopo l' apertura dei lavori da parte di Paolo Costa, professore di Economia dei Trasporti Università Ca' Foscari di Venezia; sono previsti gli interventi di Alessandro Albanese, Presidente Sicindustria Palermo; Antonello Biriaco, Presidente Confindustria Catania; Renato Coroneo, International Propeller Clubs di Palermo; Salvatore Gangi, Presidente Regionale della Piccola Industria di Confindustria in Sicilia; Matteo Catani, Membro Board Assarmatori e CEO GNV; Andrea Agostinelli, Commissario Straordinario dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro; Pasqualino Monti, Presidente Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale (Palermo); **Pietro Spirito**, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli). Nel pomeriggio sono previsti gli interventi, tra gli altri, di Rodolfo De Dominicis, Presidente Uirnet; Filippo Palazzo, Responsabile Progetti Palermo della Direzione Investimenti RFI; Enrico Maria Pujia, Direttore Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie; Francesco Russo, Ordinario di ingegneria e economia dei trasporti presso l' Università degli Studi di Reggio Calabria; Ennio Cascetta, Amministratore Unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti, Società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Concluderanno il convegno gli interventi di Gaetano Armao, Vicepresidente della Regione siciliana e assessore all' Economia; Marco Falcone - Assessore Regionale Infrastrutture e Mobilità; Rinaldo Melucci, Sindaco di Taranto; Giuseppe Falcomata, Sindaco di Reggio Calabria; Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo. Obiettivo del Forum MedCom si propone come un Forum Economico del Mediterraneo con l' obiettivo di affrontare diversi temi dell' economia mettendo al centro della riflessione non semplicemente il valore di una singola area, quanto le potenzialità dell' area nel suo complesso. Appare utile, quindi, stimolare un confronto sulle dinamiche di sviluppo dell' area, analizzando di volta in volta singoli comparti economici.





Ildenaro.it

Palermo, Termini Imerese

nel mondo, da molti punti di vista: culturale, sociale, politico, religioso, economico. E molto altro ancora. Ciascun Paese ha caratteristiche uniche, antiche e moderne: alcune comprensibili altre meno, a seconda del punto di vista di chi le osserva. Ma vi è anche un alto tasso di interrelazione tra i Paesi dell' area, le loro tradizioni, le loro identità. La storia e la cultura della civiltà mediterranea, tracciate da millenni, ci hanno insegnato che la nascita e lo sviluppo del sistema economico e commerciale tra i paesi era senza pari. Innegabile, dunque, il ruolo che il Mediterraneo ha giocato. In esso si sono susseguite azioni di contaminazione culturale, battaglie sociali, commerci importanti, strategie militari innovative, azioni di predominio e di potere che hanno a volte ribaltato scenari apparentemente solidi e scontati. Anche oggi lo scenario geopolitico dell' area si mostra in costante mutazione, con zone di tensione all' interno che tutti conosciamo: spesso ferite importanti che indeboliscono e penalizzano la capacità di sviluppo della regione nel suo complesso, mentre altri soggetti in altri continenti sono diventati protagonisti. Opportunità Eppure Mare Nostrum racchiude un importante potenziale di crescita economica e sociale, in molti settori e con ricadute favorevoli su tutti i territori. Potrebbe significare maggiore ricchezza, più lavoro, maggiore qualità nelle relazioni, capacità di visione e di condivisione strategica, innovazione e competitività. Questo può avvenire nel rispetto delle diversità, nel rispetto della competitività tra i singoli paesi, ma in modo funzionale a quel potenziale economico che l' intera area possiede già e su cui riteniamo non si sia focalizzata in modo adeguato una visione dinamica d' insieme. CerpMed Centro Studi e Ricerche sulle Relazioni Pubbliche nel Mediterraneo è un' associazione non profit. Prendendo spunto dalle linee politiche europee e in riferimento alla necessità di rafforzare l' area mediterranea verso un processo che incrementi lo sviluppo economico dell' area, CerpMed si prefigge di analizzare e stimolare lo sviluppo delle relazioni pubbliche come leva strategica nella crescita economica del bacino mediterraneo.

L' incubo navi da crociera «C' è il virus, state a bordo» Morto il medico eroe

Tra i 3.700 bloccati anche 35 italiani in quarantena a Yokohama e a Hong Kong

Li Wenliang, il medico di Wuhan che aveva cercato di dare l' allarme all' inizio dell' epidemia, è morto, colpito dal coronavirus. A darne la notizia era stato il Global Times, giornale comunista e nazionalista di Pechino. Poche ore dopo però l' ospedale ha smentito. In serata purtroppo la notizia si è rivelata vera. Il medico era stato il primo a mettere in guardia sul pericolo del contagio ma era stato redarguito dalla polizia. L' altra notte il suo cuore si è fermato e i colleghi hanno tentato una procedura d' urgenza. Sui social network cinesi la gente ha pregato fino all' ultimo perchè questo dottorino che ha sfidato il sistema della censura si salvasse. Trentaquattro anni, il giovane medico all' inizio era stato sospeso dal suo incarico per aver «diffuso voci» dopo aver pubblicato un avviso sui social media a fine dicembre su un gruppo di casi di malattia simil-influenzale che era stato curato nel suo ospedale. Sette pazienti erano in quarantena e i sintomi della malattia gli ricordavano la Sars (Sindrome respiratoria acuta grave). Il dottor Li aveva subito invitato i colleghi a indossare indumenti protettivi al lavoro. Quattro giorni dopo era stato convocato presso l' Ufficio di pubblica sicurezza locale e accusato di «fare commenti falsi» e di disturbare l' ordine sociale. Sembra essere stato infettato durante un' operazione. Il 10 gennaio ha iniziato a tossire e ha sviluppato la febbre. Due giorni dopo era in ospedale, anche i suoi genitori sono stati infettati. Fino a metà gennaio i malati di «polmonite misteriosa» per Wuhan erano incredibilmente solo 45. Oggi i morti sono saliti a 565 e sono più di 28 mila i contagiati. La Corte suprema del popolo cinese nel frattempo ha fatto marcia indietro sul fascicolo del dottore. Ha ammesso la sua innocenza e che «non aveva fabbricato notizie». Il Global Times, giornale comunista e nazionalista di Pechino ha concluso che «in retrospettiva, dovremmo elogiarlo altamente, era stato saggio». E arrivano brutte notizie anche dalla nave crociera Diamond Princess, bloccata in quarantena da martedì scorso nel porto giapponese di Yokohama con a bordo oltre 3.700 passeggeri. I test hanno rivelato che altre 10 persone sono risultate positive. A bordo anche 35 italiani tra questi 25 sono membri dell' equipaggio e nessuno è contagiato, presenta sintomi o è stato sottoposto a test. Sono stati portati quattromila termometri e 7.200 mascherine, oltre a beni di prima necessità. Tutti obbligati a restare in cabina e chi non ha balcone o oblò è autorizzato a prendere aria a rotazione. «Stiamo anche fornendo numerose attività in camera e altre opzioni di intrattenimento nuovi canali tv, film e audiolibri» fanno sapere dalla nave. Anche a Hong Kong, c' è un' altra nave da crociera, World Dream, con 3.600 passeggeri e l' equipaggio, messa in quarantena per il secondo giorno consecutivo, otto persone sono risultate positive al virus. Tra i 2.666 passeggeri, oltre agli italiani, ci sono 1.281 giapponesi. Gli altri sono cittadini di 54 diverse nazionalità. Secondo le autorità di Hong Kong, più di 5mila persone potrebbero essere state esposte al coronavirus, nei precedenti viaggi della crociera World Dream ora posta in quarantena. Nessuno può uscire. I più fortunati sono quelli in cabine con balconi sull' oceano, ma c' è anche chi non dispone nemmeno di oblò. La società armatrice li ha autorizzati a prendere aria «a rotazione».



Lloyd's List

Focus

Coronavirus: Carriers could feel impact for months to come

THE fallout from the coronavirus outbreak will affect container lines far into the second quarter of the year, with additional blankings likely to be imposed before the situation returns to normal. It is too early to tell the real outcome yet, but I can see this going through into May at least, said Grace Liang, president of Orient Overseas Container Line. Container growth is reportedly forecast to be reduced by 0.7% this year because of the outbreak based on the current level of disruption. Ms Liang said the extended factory closures had already caused a significant number of blankings announced, but that more were likely to follow if output failed to return to its normal seasonal levels. Moreover, any recovery would be affected by the line's ability to come back up to speed quickly when volumes returned. The question will be how quickly lines can get capacity back in service, she said on the sidelines of the Cargo Logistics Canada conference in Vancouver. She warned that while carriers could cancel sailings to avoid voyages with low load factors, they were still accruing costs while not earning revenue. If you lay up a ship, you are still paying for it. If the ship is owned, there are finance charges, and if it is a chartered vessel there are the charter costs, she said. She also pointed to a wider problem of overcapacity in the sector, saying that the volumes of scrapping needed to increase. We need to manage capacity, said Ms Liang. We keep on talking about overcapacity, and certainly now as there is some delay in installing scrubbers it is taking the pressure off, but with the addition of new capacity coming in we need to be looking at more scrapping. Carriers needed to match supply with demand if the industry was going to become more sustainable, she said. But the most immediate impact the industry faced was the outbreak of the coronavirus. It is premature to forecast what will be the regional and global economic challenges. But Wuhan is a major manufacturing centre and a key hub for oil and gas, which is why we have seen volatility in the Baltic Dry Index and the price of oil. But with a structural excess of capacity and new vessels still joining the fleet, 2020 would remain a challenging year for carriers, even without the impact of the coronavirus, she said. Meanwhile, port operators on the receiving end of exports from China are already beginning to feel the effects of blanked sailings and are lowering throughput expectations for the year. Prince Rupert Port Authority director Michael Inman said the port, which has shortest transit time from China to North America, did not expect volumes to grow this year. There were too many unknowns even before the virus outbreak, he told Lloyd's List. Tariffs have already hit the volumes we are receiving but now we are seeing the blankings as well and we are losing a whole month of volumes. Prince Rupert, which has direct rail links to the US Midwest, is heavily reliant on US-bound cargoes, with around 65% of its import volumes headed there.



Informazioni Marittime

Focus

Tasse ai porti, per Confetra richieste Ue "incomprensibili"

La confederazione della logistica italiana ha inviato a Bruxelles osservazioni per giustificare l'infondatezza di una fiscalità per le Autorità di sistema portuale

«Auspichiamo una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione Ue, e nelle osservazioni che Confetra ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta l'infondatezza delle valutazioni effettuate dalla Dg Competition». Lo afferma Luca Becce, presidente di Assiterminal e coordinatore della Commissione Porti di Confetra. La questione è quella della procedura europea, avviata un anno fa per l'Italia di includere l'ente pubblico non economico Autorità di sistema portuale nella tassazione di Stato. La procedura è diventata un'indagine a novembre scorso, dopo il mancato adeguamento dell'Italia alle richieste di Bruxelles, ed è all'interno di una revisione più ampia del sistema fiscale portuale europeo che interessa da diversi anni tutti gli Stati membri. L'obiettivo è creare un contesto uniforme che dia maggiore competitività all'intero sistema cercando di uniformare l'erario di tutti i porti europei. Per Confetra, come già ribadito altre volte, la richiesta di Bruxelles è incomprensibile. Secondo Becce «le AdSP sono enti pubblici non economici cui la legge 84/94 ha assegnato poteri di regolazione e controllo precludendo loro lo svolgimento di attività economiche effettivamente svolte dalle varie imprese portuali. La pretesa di considerare le AdSP alla stregua di imprese private, assoggettandole al pagamento dell'imposta sulle società, è sostanzialmente errata. Così com'è una chiara forzatura da parte della Commissione equiparare il modello di organizzazione della governance del sistema portuale italiano con quello di altri paesi europei come Belgio, Francia, Olanda e Spagna - oggetto anch'essi dei provvedimenti della Commissione - dove effettivamente le autorità portuali non solo gestiscono i porti ma prestano anche servizi portuali dietro remunerazione. Il Parlamento, con due Risoluzioni di Italia Viva e PD, si è già espresso sulla materia. Anche la Lega sta seguendo il tema, sia a Roma che a Bruxelles. Mi pare vi sia unanime sensibilità politica che auspichiamo sia condivisa anche dal Governo. Piuttosto chiediamo alla Commissione di attenzione l'atteggiamento austriaco sulla transitabilità dei Valichi al Brennero e quello olandese sulla piena e corretta attuazione del Codice Doganale Unionale sulle merci in transito al Porto di Rotterdam».



CONFETRA HA RISPOSTO ALLA CONSULTAZIONE/INDAGINE PROMOSSA DALLA UE SULLA TASSAZIONE DELLE ADSP

Roma -L' orientamento della DG Competition della Commissione UE in merito alla tassazione dei porti italiani è incomprensibile per Confetra che da due anni, congiuntamente a parte rilevante del cluster marittimo e ad **Assoport**, si sta battendo contro questa posizione evidentemente fondata su presupposti scorretti. 'Auspichiamo una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione, e nel documento di Osservazioni che il Sistema Confederale ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta l' infondatezza delle valutazioni effettuate dalla DG COMP' afferma Luca Becce, Presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti di Confetra. 'Le **AdSP** sono enti pubblici non economici cui la legge n. 84/94 ha assegnato poteri di regolazione e controllo precludendo loro lo svolgimento di attività economiche effettivamente svolte dalle varie imprese portuali. La pretesa di considerare le **AdSP** alla stregua di imprese private, assoggettandole al pagamento dell' imposta sulle società, è sostanzialmente errata. Così come è una chiara forzatura da parte della Commissione equiparare il modello di organizzazione della governance del sistema portuale italiano con quello di altri paesi europei come Belgio, Francia, Olanda e Spagna - oggetto anch' essi dei provvedimenti della Commissione - dove effettivamente le autorità portuali non solo gestiscono i porti ma prestano anche servizi portuali dietro remunerazione. Il Parlamento, con due Risoluzioni di Italia Viva e PD, si è già espresso sulla materia. Anche la Lega sta seguendo il tema, sia a Roma che a Bruxelles. Mi pare vi sia unanime sensibilità politica che auspichiamo sia condivisa anche dal Governo. Piuttosto chiediamo alla Commissione di attenzionare l' atteggiamento austriaco sulla transitabilità dei Valichi al Brennero e quello olandese sulla piena e corretta attuazione del Codice Doganale Unionale sulle merci in transito al Porto di Rotterdam' ha concluso Luca Becce.



Tassazione AdSp: Confetra sulla consultazione Ue

Giulia Sarti

ROMA Confetra, rispondendo alla consultazione-indagine promossa dalla Ue sulla tassazione delle **AdSp**, afferma che l'orientamento della Dg Competition è incomprensibile. La confederazione da due anni, congiuntamente a parte rilevante del cluster marittimo e ad **Assoport**, si sta battendo contro questa posizione evidentemente fondata su presupposti scorretti. Auspichiamo - afferma Luca Becce, presidente di Assiterminal e coordinatore della Commissione porti di Confetra- una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione, e nel documento di Osservazioni che il Sistema confederale ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta l'infondatezza delle valutazioni effettuate dalla Dg Competition. Le **AdSp** sono enti pubblici non economici cui la legge n. 84/94 ha assegnato poteri di regolazione e controllo precludendo loro lo svolgimento di attività economiche effettivamente svolte dalle varie imprese portuali. La pretesa di considerare le **AdSp** alla stregua di imprese private, assoggettandole al pagamento dell'imposta sulle società, è sostanzialmente errata. Così come è una chiara forzatura da parte della Commissione equiparare il modello di organizzazione della governance del sistema portuale italiano con quello di altri paesi europei come Belgio, Francia, Olanda e Spagna, oggetto anch'essi dei provvedimenti della Commissione, dove effettivamente le autorità portuali non solo gestiscono i porti ma prestano anche servizi portuali dietro remunerazione. Becce ricorda come il Parlamento, con due Risoluzioni di Italia Viva e PD, si sia già espresso sulla materia e anche la Lega stia seguendo il tema, sia a Roma che a Bruxelles. Mi pare - conclude Becce- vi sia unanime sensibilità politica che auspichiamo sia condivisa anche dal Governo. Piuttosto chiediamo alla Commissione di attenzionare l'atteggiamento austriaco sulla transitabilità dei Valichi al Brennero e quello olandese sulla piena e corretta attuazione del Codice Doganale Unionale sulle merci in transito al porto di Rotterdam.

The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo'. The header includes the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI DEL Gruppo del Gruppo ALDO SPINICHI' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the header, there is a navigation bar with categories like 'PORTI', 'ECONOMIA', 'MARE', and 'ATTUALITÀ'. The main article title is 'Tassazione AdSp: Confetra sulla consultazione Ue' with a sub-headline 'Becce: "Infondate le valutazioni effettuate dalla Dg Competition"'. The author is identified as 'di Giulia Sarti'. There is a photo of Luca Becce, a man in a suit and glasses. To the right of the article, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the article, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'ULTIME POPOLARI VIDEO'.

Tassazione dei porti, Confetra: "Incomprensibile l' orientamento della Commissione Ue"

Genova - "L' orientamento della DG Competition della Commissione Ue in merito alla tassazione dei porti italiani è incomprensibile per Confetra che da due anni, congiuntamente a parte rilevante del cluster marittimo e ad **Assoporti**, si sta battendo contro questa posizione evidentemente fondata su presupposti scorretti": lo si legge in una nota. 'Auspichiamo una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione, e nel documento di Osservazioni che il Sistema Confederale ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta l' infondatezza delle valutazioni effettuate dalla DG Comp' afferma Luca Becce, presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti di Confetra. 'Le **AdSP** sono enti pubblici non economici cui la legge n. 84/94 ha assegnato poteri di regolazione e controllo precludendo loro lo svolgimento di attività economiche effettivamente svolte dalle varie imprese portuali. La pretesa di considerare le **AdSP** alla stregua di imprese private, assoggettandole al pagamento dell' imposta sulle società, è sostanzialmente errata. Così come è una chiara forzatura da parte della Commissione equiparare il modello di organizzazione della governance del sistema portuale italiano con quello di altri paesi europei come Belgio, Francia, Olanda e Spagna - oggetto anch' essi dei provvedimenti della Commissione - dove effettivamente le autorità portuali non solo gestiscono i porti ma prestano anche servizi portuali dietro remunerazione. Il Parlamento, con due Risoluzioni di Italia Viva e PD, si è già espresso sulla materia. Anche la Lega sta seguendo il tema, sia a Roma che a Bruxelles. Mi pare vi sia unanime sensibilità politica che auspichiamo sia condivisa anche dal Governo. Piuttosto chiediamo alla Commissione di attenzionare l' atteggiamento austriaco sulla transitabilità dei Valichi al Brennero e quello olandese sulla piena e corretta attuazione del Codice Doganale Unionale sulle merci in transito al porto di Rotterdam ' ha concluso Luca Becce.



Tassazione porti, Confetra risponde all'UE

Confetra ha risposto alla consultazione/indagine promossa dalla UE sulla tassazione delle ADSP.

L'orientamento della DG Competition della Commissione UE in merito alla tassazione dei porti italiani è incomprensibile per Confetra che da due anni, congiuntamente a parte rilevante del cluster marittimo e ad **Assoporti**, si sta battendo contro questa posizione evidentemente fondata su presupposti scorretti. Auspichiamo una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione, e nel documento di Osservazioni che il Sistema Confederale ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta l'infondatezza delle valutazioni effettuate dalla DG COMP afferma Luca Becce, Presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti di Confetra. Le **AdSP** sono enti pubblici non economici cui la legge n. 84/94 ha assegnato poteri di regolazione e controllo precludendo loro lo svolgimento di attività economiche effettivamente svolte dalle varie imprese portuali. La pretesa di considerare le **AdSP** alla stregua di imprese private, assoggettandole al pagamento dell'imposta sulle società, è sostanzialmente errata. Così come è una chiara forzatura da parte della Commissione equiparare il modello di organizzazione della governance del sistema portuale italiano con quello di altri paesi europei come Belgio, Francia, Olanda e Spagna oggetto anch'essi dei provvedimenti della Commissione dove effettivamente le autorità portuali non solo gestiscono i porti ma prestano anche servizi portuali dietro remunerazione. Il Parlamento, con due Risoluzioni di Italia Viva e PD, si è già espresso sulla materia. Anche la Lega sta seguendo il tema, sia a Roma che a Bruxelles. Mi pare vi sia unanime sensibilità politica che auspichiamo sia condivisa anche dal Governo. Piuttosto chiediamo alla Commissione di attenzionare l'atteggiamento austriaco sulla transitabilità dei Valichi al Brennero e quello olandese sulla piena e corretta attuazione del Codice Doganale Unionale sulle merci in transito al Porto di Rotterdam ha concluso Luca Becce.



Iva volubile in attracco

VINCENZO CRISTIANO E ANGELO CARLO COLOMBO

I diritti per le spese di istruttoria richiesti per l' attracco a una banchina pubblica costituiscono delle entrate avente natura tributaria e non corrispettiva e, come tale, a fronte anche dell' attività autoritativa-pubblicistica effettuata dall' Autorità portuale regionale, gli stessi risultano fuori dal perimetro applicativo dell' Iva per carenza dei presupposti sia soggettivo sia oggettivo. Allo stesso modo fuoriescono dall' area applicativa dell' Iva le tariffe dovute per lo stazionamento, in quanto derivano, in ogni caso, da un provvedimento autorizzatorio e rappresentano, nel merito, i canoni versati per fruire dell' attracco in banchina. Rientrano, invece, nelle «maglie» applicative dell' Iva, tutte le prestazioni fornite dall' Autorità portuale agli operatori e funzionali ai lavori di manutenzione (quali, ad esempio, l' erogazione di acqua ed energia elettrica) che vengono rese nell' esercizio di un' attività commerciale. Questi i tre principi cardine contenuti nelle conclusioni circolarizzate dall' Agenzia delle entrate nella risposta n. 29 di ieri. In particolare, l' Agenzia, chiarisce che, al fine di valutare la rilevanza agli effetti dell' Iva dell' operazione in disamina, è necessario verificare se l' Autorità concedente agisca nella veste di pubblica autorità ovvero in qualità di operatore economico privato. Ne deriva, che la fuoriuscita dall' ambito applicativo dell' Iva, opera unicamente nell' ipotesi che l' ente pubblico agisca nella sua veste pubblicistico-autoritativa e sempre che l' esclusione non comporti distorsioni di concorrenza di una certa rilevanza. In particolare, è possibile affermare che l' attività affidata alle Autorità portuali, concretizzantesi nel rilascio o diniego dell' autorizzazione all' attracco presso le banchine pubbliche, si può configurare come una attività di carattere autoritativo, senza alcuna incidenza sulla distorsione di concorrenza, considerata l' esclusività degli stessi enti nella gestione del demanio marittimo-portuale. © Riproduzione riservata.



La pianificazione dello spazio marittimo

BOLOGNA La pianificazione dello spazio marittimo è uno dei temi centrali nell'agenda della XIV edizione di RemTech Expo, in programma dal 23 al 25 Settembre a Ferrara. Questo uno degli argomenti affrontati nella prima riunione del Comitato Tecnico Scientifico dagli esperti di Coast, svoltasi a Bologna nella sede della Regione Emilia Romagna, con il coordinamento di Andrea Zamariolo coadiuvato da Francesca Benedetti (Ministero dell'Ambiente) e da Tiziana Murgia di **Assoporti**. All'incontro hanno partecipato rappresentanti delle Istituzioni, Regioni, Autorità di Sistema portuale, porti turistici, Enti di controllo, Associazioni, Università, Enti di ricerca, oltre ad Aziende del settore marino, costiero e portuale. Le principali novità che il programma di Coast introduce quest'anno riguardano: pianificazione dello spazio marittimo, erosione delle coste, cambiamenti climatici, acque portuali, dragaggi, gestione dei sedimenti, economia circolare, ma anche i primi rapporti dell'Osservatorio esperto sul D.M. 173/2016, le nuove Direttive ed i prossimi finanziamenti europei. Proprio in merito al decreto ministeriale che regola modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini, è intervenuto il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, sostenendo che all'interno dell'Osservatorio esperto figurano i più qualificati rappresentanti degli enti di ricerca, ma non le Autorità di Sistema portuale che pure sulla materia hanno tutte le competenze necessarie per fornire un contributo utile. Auspicherei un nostro maggiore coinvolgimento. Inoltre, secondo Corsini, la lunghezza dei tempi autorizzativi e la parcellizzazione delle competenze in materia pianificatoria e urbanistica, sono oggi fonte di significativi ritardi, in un settore dove l'intervento dell'**AdSp** dovrebbe essere necessariamente tempestivo. È fondamentale che le competenze in ambito del demanio marittimo facciano capo a un unico soggetto. Per Mario Mega, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, i temi ambientali ed infrastrutturali sono centrali nello sviluppo e nella crescita dei porti. Per favorire il quale potrebbe essere necessario una revisione normativa. Durante la riunione, sono stati confermati anche gli ambiti, Smart Port, Green Technology e il Blue Growth Awards consegnati lo scorso anno rispettivamente alle **AdSp** del Mar Tirreno centrale e del Mar Tirreno centro settentrionale, Decomar e DHI. La giornata si è quindi chiusa in un clima di ampia soddisfazione e con l'avvio di azioni immediate volte a consolidare e ad ampliare il panel delle opportunità tecniche, strategiche e normative per tutti gli stakeholder coinvolti. Dal 23 al 25 Settembre vi saranno anche gli Smart Ports al centro del confronto che partirà il 13 Marzo ad Ancona nella prestigiosa sede della Loggia dei Mercanti in occasione dell'evento Smart Ports, Sustainable Development goals and Climate Change organizzato in collaborazione con Snpa- Ispra, Arpam e **Assoporti** e con l'autorevole patrocinio del Ministero dell'Ambiente.



I frutti dei porti italiani in mostra a Berlino (FOTO)

Berlino (Germania) Nonostante l'export di ortofrutta italiana stia vivendo un momento particolarmente delicato, con i trasporti finiti anch'essi nel mirino delle aziende per la scarsa efficienza garantita, il comparto della logistica made in Italy si è trasferito in massa a Berlino in cerca di affari alla fiera Fruit Logistica. Gli stand dei porti italiani si potevano contare sulle dita di una mano ma ampia era la rappresentanza dell'indotto rappresentato da terminalisti, spedizionieri, vettori marittimi, agenzie e trasportatori. Il sistema portuale di Genova e Savona nella giornata di ieri è stato senza dubbio quello più affollato, se non altro per alcune presentazioni aziendali e workshop andati in scena al mattino (presso lo stand della Regione Liguria) e al pomeriggio. La delegazione era formata, oltre che ovviamente dalla port authority, da Assagenti, Spediporto, dal terminal Psa Genova Prà, da Zenatek, Cisco, Circle, Saimare e altre aziende. In vetrina i terminal container del capoluogo ligure ma anche il Reefer Terminal di Vado Ligure e le nuove banchine di APM Terminals (che a sua volta era presente con un proprio spazio espositivo 'di gruppo'). Molto trafficato anche lo stand del gruppo Fratelli Orsero che

metteva in vetrina non solo la propria compagnia di navigazione Cosiarma ma anche, e soprattutto, il network distributivo di frutta dal Centro-Sud America verso l'Europa. Nella stessa area espositiva, all'interno del padiglione Italy, era presente anche l'Autorità di sistema portuale spezzina con in prima fila il Gruppo Tarros che è storicamente attivo come vettore marittimo all'interno del Mediterraneo anche per il trasporto di ortofrutta dal Nord Africa verso l'Europa. Significativa e originale, poi, l'azione di marketing del porto di Livorno che quest'anno al Fruit Logistica si è presentato compatto sotto le insegne di Livorno Cold Chain di cui fanno parte Terminal Darsena Toscana, Cilp e l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci con il coordinamento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Non aveva un proprio stand ma era presente anche il porto di Civitavecchia con la locale Compagnia Portuale e con il terminalista principale Civitavecchia Fruit Forest Terminal. Stesso discorso per i porti di Gioia Tauro, Taranto e Venezia ospitati dai rispettivi stand regionali. Notevole e d'impatto infine anche lo spazio espositivo del porto di Trieste che ha messo in vetrina soprattutto l'interporto di Trieste, quello di Gorizia Sdag, il Trieste Marine Terminal, Frigomar, Samer Seaports e la compagnia di navigazione Dfds. Fra i big player italiani della logistica avevano invece un proprio stand autonomo e personalizzato tre primari spedizionieri come Jas, Savino Del Bene, Dcs Tramaco e Martico, la compagnia di navigazione Grimaldi Group (in tandem con la port authority di Barcellona) e tutti i più importanti global carrier marittimi che negli ultimi tempi hanno investito molto per potenziare la capacità di trasporto di container reefer sulle proprie navi. Probabilmente poco efficaci sono stati i convegni presso gli stand, utile come sempre lo scambio di biglietti da visita e le conoscenze di persona di varie aziende e professionisti, in ogni caso una fiera di successo a cui non può rinunciare chi opera o ambisce a farlo nei traffici internazionali di ortofrutta.

Nicola Capuzzo



Berlino (Germania) - Nonostante l'export di ortofrutta italiana stia vivendo un momento particolarmente delicato, con i trasporti finiti anch'essi nel mirino delle aziende per la scarsa efficienza garantita, il comparto della logistica made in Italy si è trasferito in massa a Berlino in cerca di affari alla fiera Fruit Logistica.

Gli stand dei porti italiani si potevano contare sulle dita di una mano ma ampia era la rappresentanza dell'indotto rappresentato da terminalisti, spedizionieri, vettori marittimi, agenzie e trasportatori.

Fuochi (Propeller Milano): "Non basta sbarcare container, bisogna aprirli e lavorarli"

Contributo a cura di Riccardo Fuochi * * presidente The International Propeller Clubs Port of Milan Oggi ci troviamo di fronte a un cambiamento epocale delle attività di spedizione e logistica, derivante dalla digitalizzazione dei processi, dalla verticalizzazione delle attività dei carrier, dallo sviluppo dell' e-commerce, dall'utilizzo dell'intelligenza artificiale che tendono a far scomparire alcune attività tradizionali e a sostituirle con nuove professionalità e modalità operative. Quindi miglioramento dell'informazione, semplificazione delle procedure, pianificazione, controllo, tracciabilità, snellimento delle formalità doganali, utilizzo dei big data per ulteriore efficientamento dei processi. Ma la gestione fisica delle merci rimane l'elemento più importante e crea il vero valore aggiunto. La realizzazione di terminal container e l'efficienza dei trasporti multimodali sono la catena di alimentazione della filiera logistica, soprattutto oggi con l'utilizzo delle mega navi che scaricheranno nei nostri porti migliaia di contenitori. Movimentare 3, 4, 5 milioni di Teu è un obiettivo facilmente raggiungibile dai nostri porti principali ma la vera sfida è la realizzazione di piattaforme logistiche integrate ai porti o collegate con

l'intermodalità, dove effettuare lavorazioni a valore aggiunto per una redistribuzione delle merci verso tutta Europa e non solo. Un contenitore in transito può valere dai 2 ai 300 euro, ma se il container viene svuotato il valore aumenta a 800/1.000 euro oltre all'indotto (dogane, trasporto a destino, ecc.). Se però la merce entra in un ciclo logistico completo questi valori aumentano in maniera esponenziale: prendiamo ad esempio un contenitore di abbigliamento. Può contenere 10-11.000 capi che con le lavorazioni di un ciclo logistico completo (controllo, etichettature, inventory, picking, packing) possono generare un fatturato di 7/8 mila Euro con un grande utilizzo di risorse umane, pur considerando l'automazione e la robotizzazione delle operazioni. Pensiamo poi alle vendite via e-commerce e alla reverse logistics. Quindi l'obiettivo vero è sì di sbarcare i milioni di container, ma soprattutto di aprirne una buona parte e di lavorare le merci. Sono state realizzate le Zes e le ZIs ma se non vengono dati dei veri contenuti in relazione alle formalità doganali il loro utilizzo rimane vanificato. Le merci devono rimanere allo stato estero, poter essere controllate, stoccate, manipolate e il pagamento dei dazi deve avvenire soltanto al momento dell'immissione in consumo nell'Ue. Se poi il prodotto viene venduto in Paesi extra UE questo significa poter risparmiare milioni di dazi doganali, consentendo una maggior competitività agli operatori. In effetti le normative doganali comunitarie prevedono forme di deposito che consentono tutto questo ma in un modo estremamente complicato. Le ZIs devono assolutamente prevedere una semplificazione di queste procedure, nello stesso modo in cui si opera nelle vere zone franche del mondo: Jebel Ali, Wai Gao Qiao, Singapore, Hong Kong, Shenzhen. La logistica italiana necessita di un'alleanza tra industria, shippers e operatori logistici. Primo obiettivo è rinunciare alle vendite ex-works in export e franco destino o Cif in import e mantenere il controllo della supply chain favorendo gli operatori logistici italiani e realizzando così un ciclo virtuoso che avvantaggerà tutte le parti. Se il trasporto è organizzato da uno spedizioniere estero nominato dal compratore si consegna una parte rilevante del valore aggiunto a un soggetto estero con una perdita di fatturato per la nostra economia. Il controllo delle merci fino a destino consente di avere la certezza dei costi, del transit time, in alcuni casi di scoraggiare il 'parallelo' o la deviazione di traffici ma anche di dare la possibilità agli operatori logistici italiani di espandere la propria presenza in altri Paesi e fornire tutto il supporto logistico/operativo indispensabile per una corretta e puntuale distribuzione delle merci fino alla destinazione finale. In



questo il settore della moda è all'avanguardia in quanto le aziende di questo settore tendono a mantenere il controllo



shippingitaly.it

Focus

della supply chain dalle fabbriche al punto vendita finale. I competitor sono ormai globali e trasversali. I provider di e-commerce diventano operatori logistici, le compagnie marittime verticalizzano le attività sconfinando in ogni settore, gli integratori che diversificano nelle spedizioni internazionali e ora le varie piattaforme: Webcargo.net, Freightos, Freight Amigo, Flexport, ecc. L'e-commerce sta modificando radicalmente l'impostazione della logistica creando nuove 'necessità' ai consumatori. Se un ordine non viene ricevuto entro un paio di giorni o in alcuni casi di ore, si lamenta un disservizio. Quindi oltre ai grandi centri distributivi i magazzini tendono ad essere sempre più vicini al cliente finale e la gestione dell'ultimo 'metro' strategica. Un quadro veramente challenging per le nostre Pmi che se però sapranno dotarsi di strumenti adeguati potranno continuare a svolgere il loro lavoro di estrema specializzazione e di personalizzazione del servizio. L'informatica, l'intelligenza artificiale e i big data consentono oggi una vera ottimizzazione dei processi che sono alla base di una catena logistica efficiente: ottimizzazione di spazio e tempo.