



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 11 febbraio 2020



Prime Pagine

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

Primo Piano

10/02/2020	Corriere Marittimo Opere pubbliche, i porti chiedono iter amministrativi chiari e tempi brevi	26
10/02/2020	shippingitaly.it Giannotti (Assoporti): "Nel mirino di Bruxelles anche tasse portuali, diritti marittimi e risorse per infrastrutture"	27

Trieste

11/02/2020	Il Piccolo Pagina 33 Il risiko immobiliare giocato su tre tavoli tra il Comune e la Cdp	29
------------	---	----

11/02/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 33	30
La Compagnia portuale si allarga Porta una gru e chiede magazzini		

Venezia

11/02/2020	Corriere del Veneto Pagina 9	32
Spitz e Zincone audizione in Parlamento sul Mose		
11/02/2020	Il Gazzettino Pagina 30	33
Mose, Spitz e Zincone in audizione alla Camera		
11/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2	34
«Problemi irrisolti sulle paratoie» Dubbi degli ingegneri, bufera sul Mose		
11/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2	36
La nuova Legge Speciale oggi Spitz e Zincone alla Camera		
10/02/2020	Corriere Marittimo	37
Industria crocieristica ed ambiente - I porti europei al Cruise 2030 Call for Action		
10/02/2020	FerPress	38
Cruise 2030: il futuro del settore dipende dalla capacità di trovare un equilibrio sostenibile		
10/02/2020	shippingitaly.it	39
Nuova linea break bulk di Aal Shipping con scalo a Marghera		

Savona, Vado

11/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 15	40
Infrastrutture e porti, vertice con il Governo su progetti e tempistica		
11/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 15	41
Dogane, manca il personale «Con la Maersk è rischio caos»		
11/02/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 43	42
Maersk, venerdì un mega-vertice per risolvere il nodo delle strade		
10/02/2020	Be Beez	43
In arrivo la prima nave al nuovo terminal container di Vado Ligure, progetto da 450 mln euro		

Genova, Voltri

11/02/2020	Avvenire Pagina 11	45
Nave delle armi Parte indagine internazionale		
11/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 4	46
Più controlli in banchina Il porto teme il calo dei traffici		
11/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 1	48
Moby e il debito da due milioni		
11/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 5	49
Moby e il maxi debito con Stazioni Marittime		
11/02/2020	La Stampa Pagina 5	50
Allerta massima in porto Ma dalla Cina per Genova non partono più container		
10/02/2020	shipmag.it	52
Coronavirus, l'alleanza di Cosco sospende un servizio a Genova		
10/02/2020	Ansa	53
Ispezione Ue maritime security a Genova		
10/02/2020	Ansa	54
Commissione Ue a Genova per ispezione maritime security		

10/02/2020	BizJournal Liguria	55
Ispezione di security della Commissione Ue al porto di Genova		
10/02/2020	Informare	56
Ispezione di maritime security della Commissione Europea al porto di Genova		
10/02/2020	Sea Reporter	57
Ispezione della Commissione Europea per la Maritime Security al porto di Genova		
10/02/2020	Corriere Marittimo	58
Decreto Genova e progetto E-Bridge, presentazione il 9 marzo		
10/02/2020	Corriere Marittimo	59
Pitto: "Agenti marittimi e spedizionieri, ancora fondamentali per non avere sorprese"/ INTERVISTE		
10/02/2020	FerPress	60
Liguria: tavolo di confronto mensile tra Regione, Aspi, Confindustria, Autorità di Sistema Portuale, imprenditori e autotrasportatori		
10/02/2020	Genova Today	61
Psa Pra', approvata la prima portacontainer Maersk da 16.700 Teu		
10/02/2020	Portnews	62
PSA Genova Prà: 1 nave da 16.700 TEU		
10/02/2020	Genova24	63
Vietata ai tir da oltre un anno, aggiudicata la gara per i lavori su via Pionieri e aviatori d' Italia		
10/02/2020	The Medi Telegraph	64
Caso Bana, la procura genovese chiede l' autorizzazione a procedere		

La Spezia

11/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 16	65
«Troppe quattro navi da crociera in porto»		
10/02/2020	Citta della Spezia	66
"Stazione crocieristica su calata Malaspina e calata Paita libera da edifici"		

Ravenna

11/02/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 2	<i>ANDREA TARRONI</i>	68
Coronavirus, arrivano più medici per garantire controlli e traffici			
11/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 35		70
Virus: controlli a tappeto sulle crociere			
10/02/2020	Ravenna Today		71
Coronavirus, il Ministro della salute corre in aiuto al porto: "Due nuovi medici per i controlli"			
10/02/2020	RavennaNotizie.it		73
Coronavirus. Il Direttore dell' U.O Malattie Infettive di Ravenna incontra la comunità portuale			
11/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 36		74
«Lavori a buon punto Finiranno per l' estate»			
10/02/2020	shipmag.it		75
Piloti, uscita spettacolare al porto di Ravenna			

Livorno

11/02/2020	Il Tirreno Pagina 15		76
Fortezza Vecchia l' ultima speranza contro la chiusura è la gestione-ponte			
10/02/2020	Corriere Marittimo	<i>LUCIA NAPPI</i>	78
"1+1+1 non fa 4"- La Catena del freddo del porto di Livorno / Intervista			

10/02/2020	Green Report		80
Il progetto Mon Acumen e il rumore portuale in Toscana, Liguria, Sardegna e Corsica			

Piombino, Isola d' Elba

11/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 50	82
Sei imprese in gara per il porto			
11/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 11	83
È gara tra sei aziende per undici progetti che mirano a tre nuove aree portuali			
11/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 11	84
Molo Batteria, muro paraonde rialzato per i primi 440 metri			
10/02/2020	Messaggero Marittimo		85
Molo Batteria: conclusi lavori a Piombino			
10/02/2020	shippingitaly.it		86
Sei interessati alle nuove aree del porto di Piombino			
11/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 13	87
Oggi l' incontro al Ministero tra Nardi e il sottosegretario			
11/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 25	88
La Ms Europa 2 apre la stagione il prossimo 30 marzo			
11/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 25	89
Sul porto le nuove bitte per le navi da crociera			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ascoli-Fermo)	Pagina 44	90
Lavori subito o addio ai fondi per il dragaggio			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/02/2020	FerPress	<i>GIUSEPPE CONTE</i>	91
Convegno bilancio europeo. Di Majo (AdSP Civitavecchia) lancia idea di un land bridge ecosostenibile tra i porti di Civitavecchia e Brindisi			

Napoli

11/02/2020	Il Mattino	Pagina 1	<i>Antonino Pane</i>	93
La Tirrenia perde i pezzi addio al Napoli -Catania				
11/02/2020	Il Mattino	Pagina 32		94
Tirrenia, stop alla linea Napoli-Catania				
11/02/2020	La Repubblica (ed. Napoli)	Pagina 3		96
Crisi Tirrenia sospesa la linea Napoli-Catania				
10/02/2020	FerPress			97
AdSP Tirreno centrale: sospeso collegamento Tirrenea tra Napoli e Catania senza alcuna comunicazione				
10/02/2020	Ildenaro.it			98
Tirrenia: Napoli-Catania, alt al collegamento. L' Autorità portuale: Un danno per la nostra economia				
10/02/2020	Informare			99
L' AdSP del Tirreno Centrale denuncia che Tirrenia ha sospeso il servizio Napoli-Catania senza preavviso				
10/02/2020	Informazioni Marittime			100
Tirrenia sospende il collegamento merci Napoli-Catania				

10/02/2020	Napoli Post	101
<hr/>		
10/02/2020	shipmag.it	102
<hr/>		
10/02/2020	shipmag.it	103
<hr/>		
10/02/2020	shippingitaly.it	104
<hr/>		
10/02/2020	shippingitaly.it	105
<hr/>		
10/02/2020	Stylo 24	106
<hr/>		

Salerno

11/02/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 24	107
<hr/>		

Bari

10/02/2020	Il Nautilus	108
<hr/>		
11/02/2020	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 10	109
<hr/>		
10/02/2020	Affari Italiani	110
<hr/>		
10/02/2020	Bari Today	111
<hr/>		
10/02/2020	Puglia Live	112
<hr/>		

Brindisi

11/02/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 28	113
<hr/>		
10/02/2020	Brindisi Report	114
<hr/>		
10/02/2020	Brindisi Report	MAR.ORL 115
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

11/02/2020	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 17	<i>ROBERTO PETRETTOW</i> 116
<hr/>		
11/02/2020	L'Unione Sarda Pagina 36	117
<hr/>		
11/02/2020	L'Unione Sarda Pagina 36	118
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

11/02/2020	Gazzetta del Sud Pagina 1	119
<hr/>		
11/02/2020	Gazzetta del Sud Pagina 18	120
<hr/>		
11/02/2020	Gazzetta del Sud Pagina 18	122
<hr/>		
10/02/2020	Stretto Web	123
<hr/>		
11/02/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 15	124
<hr/>		
10/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> 125
<hr/>		
10/02/2020	TempoStretto	<i>SALVATORE DI TRAPANI</i> 126
<hr/>		

Catania

11/02/2020	La Sicilia Pagina 16	127
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

10/02/2020	Blog Sicilia	128
<hr/>		
10/02/2020	FerPress	129
<hr/>		
10/02/2020	Sea Reporter	130
<hr/>		
10/02/2020	TP24	134
<hr/>		

Trapani

11/02/2020	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 15	135
<hr/>		

Focus

09/01/2020	elvigia.com	<i>El Vigia</i> 136
<hr/>		
07/02/2020	uominietrasporti.it	137
<hr/>		
31/01/2020	elvigia.com	<i>El Vigia</i> 138
<hr/>		

20/01/2020	elvigia.com	<i>El Vigía</i>	139
<hr/>			
11/02/2020	La Stampa Pagina 5		140
Coronavirus, a rischio 13 miliardi di export Il piano del governo per scuotere l' economia			
<hr/>			
10/02/2020	shippingitaly.it		141
I vettori container hanno perso oltre 300 milioni di \$ di ricavi a settimana per il Coronavirus			
<hr/>			
10/02/2020	Portnews	<i>Marco Casale</i>	142
Se la logistica diventa una commodity			
<hr/>			
10/02/2020	Transportonline		144
Tassazione dei porti, Confindustria-Confratrasporto scrive alla Commissione Europea			
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campitana 50-C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI LATTICI VIVI



L'allenatore in Inghilterra
Ancelotti e la Premier
«Qui il calcio è felicità»
di **Beppe Severgnini**
alle pagine 34 e 35



Domani gratis
Ricette, storie, interviste
Torna il mensile Cook
I segreti del pane in casa
di **Isabella Fantigrassi**
a pagina 18

Prolife
10 miliardi di fermenti vivi certificati
10 ceppi attivi

Leggi e cittadinanza

CAPIRE CHI SONO I DEBOLI

di **Ernesto Galli della Loggia**

Giaccono oggi in Parlamento, e molto probabilmente torneranno in discussione nelle prossime settimane, almeno tre proposte di legge volte a consentire agli immigrati di acquisire la cittadinanza italiana in misura più larga di quanto sia possibile oggi. Personalmente penso che sia un obiettivo giusto. Proprio chi è convinto dell'importanza della nostra identità storica e civile, della sua capacità di incarnare ed esprimere valori di carattere universale, non può non credere anche nella sua capacità di accogliere e alla fine d'integrare nella propria visione del mondo e della vita pure coloro che provengono da altre culture e i loro figli. Senza contare che se domani l'Italia sarà rappresentata da cittadini di un colore dalla pelle diversa dal bianco o con ascendenze e retaggi culturali estranei alla sua storia, ciò assai probabilmente accrescerà le possibilità d'irradiazione nel mondo del nostro Paese, di diffusione dei suoi commerci e della sua influenza. Da un punto di vista storico che però guardi anche all'avvenire, una nuova legge sulla cittadinanza corrisponde insomma a un vero e proprio interesse nazionale. Ma dire questo non basta. Come non basta invocare motivazioni di carattere etico del tipo che sarebbe immorale discriminare gli immigrati privandoli di quello che molti considerano un diritto.

continua a pagina 20



Renzi minaccia di sfiduciare Bonafede Prescrizione, l'ira di Conte: no a ricatti

LE DIMISSIONI DI «AKK» Angela Merkel senza l'erede

di **Paolo Valentino**

La Cdu, l'unione cristiana democratica di Germania, è in difficoltà: Kramp-Karrenbauer, la delfina di Angela Merkel, non correrà da cancelliera dopo lo scandalo in Turingia.

a pagina 10

Sulla prescrizione il governo rischia. Pronta, da parte di Italia viva, una mozione di sfiducia individuale contro il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede. Dunque se il governo dovesse chiedere la fiducia sul «Milleproroghe» Italia viva presenterà al Senato la sua mozione. L'iniziativa ufficializzata dopo la riunione convocata da Renzi: «Se si vuole fare un pasticcio da azzeccagarbugli, incostituzionale, noi non lo votiamo». L'ira di Conte: «No ai ricatti».

da pagina 6 a pagina 9

IL PREZZO PER IL PAESE

Rischio vicolo cieco per Italia viva e 5 Stelle

di **Massimo Franco**

La domanda è se si assista all'ultima sceneggiata, o a un annuncio di suicidio politico. Non si può escludere che la prima ipotesi porti, al di là delle intenzioni, al secondo. L'impressione è che sulla riforma della prescrizione il M5s e Iv si siano infilati in un vicolo cieco dal quale sarà difficile uscire indenni: almeno per uno dei due.

continua a pagina 6

Allerta dell'Oms sui contagi nel mondo: la punta dell'iceberg. Parlano i connazionali sulla nave in Giappone

Virus, nuovi controlli in Italia

Borrelli: se servono, verifiche nelle stazioni. Confermato lo stop ai voli con la Cina

«I contagi fuori dalla Cina punta dell'iceberg». L'allarme arriva dall'Oms che giudica «sospetto» il silenzio del Paese accanto alla Cina. Iniziati i test sui topi per il vaccino. Il commissario per l'emergenza Borrelli: «Pronti ai controlli nelle stazioni ferroviarie». Tensione Italia-Cina, Conte conferma lo stop dei voli.

da pagina 2 a pagina 5

GIOVANE DI PALERMO Gli insulti razzisti poi le botte: «Ma io resto qui»



Il volto tumefatto di Kande Bouabacar, 20 anni, picchiato a Palermo

Aggressione razzista nella via della movida di Palermo: «Negro di... Vattene via». Il 20enne, un italiano di origini senegalesi, picchiato per il colore della pelle.

a pagina 14 Cavallaro



Oscar Per la prima volta la migliore pellicola non parla inglese

Il cast del film Parasite vincitore di quattro premi Oscar: al centro il regista Bong Joon-ho (50 anni)

«Parasite», il film coreano che sconvolse Hollywood

Miglior film, miglior regista, migliore pellicola straniera, miglior sceneggiatura originale. L'Oscar è sudcoreano con Parasite. Due i grandi sconfitti: 1917 di Sam Mendes e The Irishman di Martin Scorsese.

di **Paolo Mereghetti** e **Giuseppe Sarcina** alle pagine 30 e 31 **Scorcucchi**

LE CURE, LA SPERANZA

Tafida, la bimba che ha deciso di voler vivere

di **Antonio Polito**

Tafida doveva morire sei mesi fa. E invece si è messa in testa di vivere. Ora è dietro la porta di uno dei quattro miniappartamenti del «Guscio dei bambini», piccolo edificio rosa nel parco del Gaslini di Genova, un posto che non è più ospedale e non è ancora casa. Con lei c'è la mamma, sempre.

continua a pagina 15

MONSIGNOR CAMISASCA

«Ecco perché non esistono due Papi»

di **Aldo Zazzulo**

Massimo Camisasca, vescovo di Reggio Emilia, spiega al Corriere perché non esistono due Papi, perché sarebbe sbagliato rinunciare al celibato dei preti, e perché Salvini ha perso in Emilia-Romagna. E dice: «Basta ripetere frasi di Francesco a mo' di slogan».

a pagina 17

MASSIMO GRAMELLINI
PRIMA CHE TU VENGA AL MONDO

DA 3 MESI IN VETTA ALLE CLASSIFICHE

in libreria **SOLFERINO**

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

L'unico posto al mondo in cui non si erano ancora trovate tracce di Gianni Morandi erano i film sudcoreani. Ma da quando la sua voce è spuntata nel bel mezzo di una scena di «Parasite», fresco vincitore dell'Oscar, intenta a gorgheggiare «in ginocchio da te», il trionfo del giannimorandismo può dirsi completo. La vita di chiunque di noi abbia superato i cinquant'anni è stata punteggiata da questa creatura fuori dal tempo e dallo spazio. Prendi un vecchio Sanremo e c'è già Morandi che canta. Ne prendi uno più recente e c'è Morandi che presenta. Sfoggi l'album della maratona di New York e c'è Morandi che corre, con lo stesso sorriso imperturbabile con cui canta, presenta e gioca a calcio: nella Nazionale Cantanti, dove nessuno ricorda di avergli mai visto fare un fallo.

Il giannimorandismo

E se guardi una fiction per famiglie? Che domande, c'è Morandi. Uguale al Morandi dei «musicarelli» che riempivano i cinema oratoriali del secolo scorso, quando la tv era in bianco e nero, il sabato andava in onda «Canzonissima» e sulle cartoline-voto il futuro estensore del Caffè vergava con calligrafia problematica il nome del cantante preferito da sua nonna: Gianni Morandi. «Scende la pioggia, ma che fa...». Ma che vuoi che faccia? Bagna tutti, tranne Morandi. Uno capace di mettersi in mutande su Raiuno e non sembrare volgare. Persino di sopravvivere ai social: anche Morandi annovera degli odiatori, però i suoi odiano un po' meno degli altri. Se rinasco, voglio essere Gianni Morandi. Ma non so se son degno di lui.

10 benvenuto futuro 2020

Buon Decennale

alba leasing

www.albaleasing.eu

00211
9 771120 458108





Produzione industriale a -1,4% e Pil rivisto al ribasso allo 0,2% nel 2020
Altro che prescrizione, i giallorosa dovrebbero occuparsi di economia



Martedì 11 febbraio 2020 - Anno 12 - n° 41
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

MA I NEGAZIONISTI SI RIFIUTANO DI VEDERE I FATTI

» SELVAGGIA LUCARELLI

Dopo le elezioni in Emilia sono accadute cose interessanti. Matteo Salvini ha capito che Bibbiano funziona su twitter, ma meno alle urne.

A PAGINA 9

ANGELI E DEMONI Le nuove chat degli indagati

Bibbiano-2: "La bimba la affidiamo all'ex Br"

» "Anghinolfi fuori come un balcone", "Monopoli un invasato": i giudizi sugli operatori finiti nell'inchiesta



» BUONO A PAG. 9

TRATTATIVE "A B. servirebbero le carcagnate"

La lettera di Graviano alla Lorenzin sul 41-bis

» Il boss di Brancaccio scriveva nel 2013 all'allora ministra della Salute per mandare messaggi al Cavaliere



» LILLO A PAG. 5

Il Beccaria della Laguna

» MARCO TRAVAGLIO

Un giorno sì e uno no, il fortunatamente ex pm veneziano Carlo Nordio ci spiega sul Messaggero, edito dal prescritto Francesco Gaetano Caltagirone, che la prescrizione è un diritto inalienabile dell'imputato e bloccarla è uno obbrobrio giuridico. Accusa il Bonafede di "sgretolare definitivamente i principi minimi del diritto", soprattutto del "diritto alla difesa", e "quel minimo di residua civiltà giuridica con la pericolosa riforma che rende eterni processi". E incita Renzi a fare scudo alla prescrizione col suo corpo: "La resistenza ne accrescerebbe la dignità politica". Il Beccaria della Laguna, che quando indossava la toga preferiva un altro Cesare (Previti, con cui fu fotografato a cena), ce l'ha pure con l'altra riforma Bonafede, quella del processo, che prevede un tempo massimo per ogni grado di giudizio e azioni disciplinari per i magistrati che sfornano per colpa loro. "Proposta assurda", tuona Nordio: "la lentezza dei processi dipende da ben altre cause e i nostri magistrati avranno tanti difetti ma non quello della poltroneria". Vero, se si guardano i carichi medi di lavoro delle toghe italiane, le più laboriose d'Europa. Il che però non esclude sacche circoscritte di fannulloneria, che vanno sanzionate caso per caso. Semplicemente, appunto, come prevede la riforma Bonafede, si dimostri che un'indagine o un processo sono durati troppo non per motivi fisiologici o esterni, ma per colpa del magistrato.

Si potrebbero citare molti esempi. Due anni fa la Corte d'appello di Torino prescrisse un condannato per stupro e pedofilia su una bambina perché il processo era durato vent'anni. Il presidente della Corte chiese scusa alla vittima e alla famiglia. Ma, a proposito di indagini politiche, c'è il caso ancor più ineccepibile di un pm veneziano che nel 1993-'94 si prese per competenza tutte le indagini in corso in mezza Italia sui soldi delle coop rosse all'ex Pci e al fu Psi, indagando la bellezza di 278 persone. E nel 1995, da vero Superprocuratore nazionale anti-tangenti rosse, inviò un avviso di garanzia al segretario del Pds Massimo D'Alema e al suo predecessore Achille Occhetto per ricettazione e finanziamento illecito al loro partito dalle coop rosse (fu indagato anche Craxi, ormai uccel di bosco ad Hammamet). Molto critico col pool Mani Pulite per il presunto teorema del "non poteva non sapere" (mai usato in una sola indagine milanese), il bizzarro pm scrisse nell'avviso di garanzia che i tre politici "non potevano non sapere". Ma nessuno obiettò nulla. Poi, dopo quattro anni di indagini, nel '98 chiese il rinvio a giudizio di 93 pesci piccoli delle coop per reati contabili e fiscali.

SEGUE A PAGINA 24

E RENZI VUOLE SFIDUCIARE BONAFEDE

TARANTO, COMUNE RAPINATO E FALLITO: TUTTI PRESCRITTI

POLITICI E DIRIGENTI SI AUMENTAVANO LE PENSIONI E RUBAVANO ANCHE SULLA CANCELLERIA: IMPUNITI

» CASULA A PAG. 4

SI GIOCA SULLA PELLE DELLE VITTIME

» ADRIANO SANSA A PAG. 13

SEQUESTRO GREGORETTI

Salvini ricambia idea: la Lega dal No al Sì al Ni sul processo

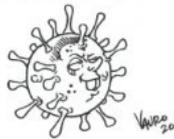
» PROIETTI A PAG. 2

ELEZIONI REGIONALI

Liguria, Cinque Stelle spaccati sull'alleanza col centrosinistra

» DE CAROLIS E IURILLO A PAG. 6-7

GOVERNO ANCORA IN QUARANTENA



RISCHIO ITALIAVIRUS



IL 20% SUI BIGLIETTI D'INGRESSO

Ferrara, royalty di lusso per la mostra di Sgarbi

» A PAG. 19

DUE IPOTESI PER OGNI DOSSIER

Chigi-Farnesina, tavoli doppi per la diplomazia

» TECCE A PAG. 10



» SINDROME CINESE

Il vero contagio non è il virus, ma questa paura

» GIULIANA MAZZONI

Ieri in aeroporto, mangiando una brioche di fretta in un bar affollato, mi è andata una briciola di traverso e ho iniziato a tossire. Intorno a me si è subito creato il vuoto.

A PAGINA 11

GERMANIA



La Turingia divide la Cdu e l'erede della Merkel va via

» AUDINO A PAG. 20

La cattiveria

Nella notte degli Oscar trionfa Parasite. Invece da noi rischia solo di vincere le prossime elezioni

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

4 OSCAR A "PARASITE"

Il thriller coreano anti-capitalista che sbaraglia tutti

» PONTIGGIA A PAG. 22





ANNO XXV NUMERO 35

MARTEDÌ 11 FEBBRAIO 2020 - € 1,80

Ora che "Parasite" ha vinto, lo si può dire: non sono più gli Oscar di una volta che premiavano i film fatti per commuovere. Per fortuna

No sono più gli Oscar di una volta. Per fortuna. Non sono più gli Oscar che premiano film architettati per commuovere gli spettatori, farli sentire più buoni, e certificare che il mondo è cambiato ma il cinema resta uguale. Pensate al didascalico "Green Book" di Peter Jackson...

Ma prima non si poteva sapere, regia, sceneggiatura originale - confermano che la lotta tra i servi e i padroni, e la reciproca seduzione, è piaciuta ai votanti dell'Oscar quanto a noi, e agli spettatori di tutto il mondo (è ancora in sala, per i ritardatari). Il più temibile rivale, arrivato in sorfila e poi espulso nei pronostici, era "1917" del britannico Sam Mendes: lungo piano sequenza, un po' truccato, in assoluto il meno emozionante film di guerra che sia mai stato...

western come genere di riferimento. La scenografia e il premio come attore non protagonista a Brad Pitt (che ha subito ringraziato Leonardo DiCaprio) sono magre consolazioni per un regista sceneggiatore che aveva fatto la sua rivoluzione nel 1964, vincendo la Palma d'oro a Cannes con "Paul Verdon". Per "Joker", ha vinto Joaquin Phoenix. Sulla sua bravura tutti erano d'accordo, forse anche Martin Scorsese che disprezza i film sui supereroi, come se i film sulla mafia non fossero un genere. L'attore ha preso la statuetta, ha detto che non bisogna rubare il latte ai vitellini per metterlo nel caffè, ha festeggiato con un panino vegano...

"Storia di un matrimonio" di Noah Baumbach (che non lo meritava) e "The Irishman" di Martin Scorsese, atteso e pomposissimo. Era il tentativo da parte della piattaforma streaming di entrare nel salotto buono del cinema che piace ai critici. Tutti soldi spesi, per un risultato meno brillante di quel che la critica si aspettava. Parlando di cinema, non di abbonamenti di campagna stampa, il film fallisce sul de-aging, gli effetti speciali che fanno ringiovanire gli attori. Effetto bambinotto, per rendere l'idea. Renée Zellweger ha vinto come migliore attrice per "Judy", tutta sofferenza e una boccuccia a cuore. Laura Dern si è imposta come non protagonista per l'avvocata che beve sangui di conigli in "Storia di un matrimonio". I outsiders degli outsiders, ovvero l'incantevole "Jojo Rabbit" - commedia nera - è il terzo miglior gruppo ad essere sorpreso tra i nove campioni - ha vinto per il miglior adattamento. Con molti ringraziamenti alla mamma ebraica.

Viva la destra che si vergogna dei barbari

AKK lascia e non sarà l'erede della Merkel. Il "piromani" della Turingia, la faide nella Cdu quel gusto verde che va di traverso a molti. Milano. Annegret Kramp-Karrenbauer (AKK) non sarà l'erede di Angela Merkel. "AKK no.", ha sintetizzato ieri la Bild, il tabloid più letto della Germania. L'attuale ministro della Difesa tedesco ha rinunciato alla successione, ha detto che vuole dimettersi da leader della Cdu e che non si candiderà come cancelliere alle prossime elezioni (previste per il 2021). Vuol dire che la successione alla cancelliera ricomincia da capo: il tentativo della Merkel di preparare una transizione ordinata dopo il suo regno è fallito e la Cdu è resta molto divisa.

Non esistono compromessi responsabili con partiti irresponsabili. La lezione della destra tedesca sui confini della libertà. O tempo, o mores. C'è una destra europea che per ragioni di sopravvivenza ha scelto di rassegnarsi a essere una controparte di una sinistra antieuropea e c'è poi un'altra destra europea che per ragioni di Dna ha scelto di fare della lotta contro la destra antieuropea un tratto non negoziabile della propria identità. La prima destra è quella che si trova in Italia ed è una destra che vive nella contraddizione di voler liberare l'Italia dalla stessa populismo presente nel partito con cui oggi si ritrova alleata. La seconda destra è quella che si trova in Germania ed è una destra che vive una condizione del tutto opposta, come ci testimonia le dimissioni rassegnate ieri da Annegret Kramp-Karrenbauer dalla leadership della Cdu. La seconda destra, quella ancora popolare e guardata in Germania da Angela Merkel, è una destra che ieri ha offerto al resto d'Europa una grande lezione sulla necessità per gli europei di non mescolarsi con gli antieuropei (a meno che come succede in Italia il mescolamento non avvenga per prolegomeni da una sinistra grande), sul dovere degli antipopolisti di non farsi sedurre dai populisti, sull'urgenza per gli amici della sinistra aperta di non iniettare nelle proprie vene il virus del cedimento, sulla prescrizione sia come di fatto, sia come di diritto, il Pd, anche a costo di una puntellatura da grillini. Franceschini ha così contribuito a innescare un meccanismo di autolesionismo, quello stesso che ha portato al rilancio, che tuttavia è abbastanza congeniale a Renzi. Un meccanismo per il quale...

Poker sulla testa di Fofò

La prescrizione diventa un gioco d'azzardo tra Renzi e Franceschini. Assi e molti bluff, chi molla prima?

Roma. "Perché private le patrie discolte del talento di Di Fofò? Restituitemlo alle sue vere intenzioni". Alle cinque del pomeriggio Matteo Renzi ha già deciso, ancora prima di riunire i gruppi parlamentari di Italia viva. E chi lo va a trovare, ancora prima di andare a casa, è che la mozione di sfiducia individuale nei confronti di Alfonso Bonafede, ovvero Di Fofò, ministro della Giustizia, è pronta. E' Renzi e l'ha con Dario Franceschini, soprattutto il suo avversario al tavolo da gioco. I due si osservano con fissità torbida, gli occhi rossi e le mani a sfilare nervosamente. Il ministro della Cultura, sostenitore delle virtù di una puntellatura da grillini, ha dato il via libero alla strategia dura contro la sinistra. La prescrizione sia come di fatto, sia come di diritto, il Pd, anche a costo di una puntellatura da grillini. Franceschini ha così contribuito a innescare un meccanismo di autolesionismo, quello stesso che ha portato al rilancio, che tuttavia è abbastanza congeniale a Renzi. Un meccanismo per il quale...

Sinistra senza lavoro

Ministero, commissioni, Inps, Anpal: tutto in mano al M5s. Pd immobile. Dati negativi sulla produzione industriale

Roma. La produzione industriale nell'ultimo trimestre del 2019 è scesa dell'1,4 per cento rispetto al trimestre precedente ed è crollata del 4,3 per cento in un anno. I dati, registrati dall'Istat, dovrebbero portare l'attenzione della maggioranza sui temi dell'economia, ma è andata a finire che il governo e la base occupazione. Ma soprattutto dovrebbero spingere il partito che si definisce riformista a una riflessione sulla sua identità: davvero il Pd si ritiene il partito del lavoro? In realtà, tutto, a parte tanta retorica diffusa in altrettanti convegni, pare indicare il contrario, cioè che il principale partito della sinistra italiana sia completamente disinteressato all'argomento. La dimostrazione più lampante l'è recente accordo di maggioranza che ha permesso al Pd di ottenere la presidenza delle varie commissioni al Senato. La commissione Industria e Lavoro, guidata da Stefano Collina del Pd, in sostituzione del grillino Pierpaolo Sisti, è un'occasione di confronto con il ministro della Salute, mentre il M5s con Susy Matrisciano ha conservato la commissione Industria Federale. La commissione Industria e Lavoro, guidata da Stefano Collina del Pd, in sostituzione del grillino Pierpaolo Sisti, è un'occasione di confronto con il ministro della Salute, mentre il M5s con Susy Matrisciano ha conservato la commissione Industria Federale. La commissione Industria e Lavoro, guidata da Stefano Collina del Pd, in sostituzione del grillino Pierpaolo Sisti, è un'occasione di confronto con il ministro della Salute, mentre il M5s con Susy Matrisciano ha conservato la commissione Industria Federale.

L'autodafé veste Prada

La grande casa di moda si prostra alla "polizia del fashion". E l'antirazzismo da commissione finisce in vetrina

Roma. In principio fu Guido Barilla. Il patron della casa di moda detto al raddio di credere nella "moda tradizionale". Al vertice ufficio dei suoi pacchi blu di pasta sega l'annuncio dell'azienda: "Diversità, inclusione e uguaglianza sono parte integrante del nostro codice etico". Barilla avrebbe creato un "Board per la diversità" che avrebbe vigilato sull'azienda per garantire l'inclusione. "Ufficiale per la diversità" supervisor delle discriminazioni e la partecipazione al "Corporate Equality Index", che misura l'indice di inclusività di un'azienda. Ora tocca a Prada. Chinyo Zize, avvocato dei diritti civili, ha depositato l'immagine di un negozio Prada New York con i "Pradamania", pupazzetti da cinquecento dollari caduno. Una ha sennò, Prada si scorge di cenere e ritira i gadget. Ma non tutti sono soddisfatti. La commissione per i Diritti umani di New York, autorità giudiziaria incaricata di sorvegliare le leggi sui diritti che si applicano alle attività cittadine, entra in trattative con Prada. L'accordo è stato firmato il 4 febbraio. Il colosso della moda si impegna a donare un'azienda di inclusione e a sottoporri a un monitoraggio esterno per due anni. Prada è grata di essere stata in grado di collaborare con la Commissione per i diritti della minoranza. Il suo impegno sarebbe che tutto questo scomparisse in fretta. Ma l'accordo in un segnale senza precedenti su come la "giustizia sociale" influenzi le aziende. William Kovacic, già commissario della Federal Trade Commission e professore della George Washington University Law School, dice al New York Times che in gioco c'è la libertà di parola: "Oggi un divamento, domani un dipartimento di cultura". L'istituzione di "Consiglio sulla diversità e l'inclusione", presieduto dalla regista Ava DuVernay. L'accordo impone a Prada un corso di "formazione sulla diversità" per i dipendenti, e centomila dollari al giorno del secondo. Prada annuncia anche "responsabile della diversità e dell'inclusione" che si occupa anche della "revisione dei progetti di Prada prima che vengano pubblicati negli Stati Uniti". L'accordo, infine, chiede a Prada di fornire alla commissione "un rapporto sulla composizione demografica della persona di colore". Di Wall Street Journal ha pubblicato un editoriale su "Prada e la nuova polizia della moda". "Fatti più in là, Anna Wintour, i regolatori di New York ora hanno l'ultima parola su ciò che costituisce un passo avanti nella moda". L'editoriale Prada sembra il caso inespugnabile nella strada senza vie d'uscita della "diversità", finiranno come i padri di Mozilla, Brendan Eich, costretto a dimettersi per una donazione al referendum californiano contro le nozze gay. E l'avvento del "mercato etico". Iniziamo con il burro danese bollito, ma per le vignette su Manuotti nel supermercato della mezzanotte. Al tempo, solo spallucci islamofobe. E si è finiti con il declinare così finisce nelle boutique dell'Upper West Side di Via Montenapoleone. Più che Fashion, più è...

La Giornata

In Italia

LA PRODUZIONE INDUSTRIALE È TORNATA A CALARE DOPO 5 ANNI. L'Istat ha calcolato come il 2019 abbia fatto registrare un dato negativo rispetto all'anno precedente (+1,3 per cento). Il dato è sia congiunturale (1,4 per cento sul trimestre precedente) che tendenziale (-4,3 per cento a dicembre rispetto al 12 mesi precedenti). Il terzo trimestre del gruppo al ministero il prossimo 21 febbraio. Sempre a dicembre la produzione industriale delle parti automotive è crollata del 25 per cento in un mese. "Le foibe furono una sciagura", ha detto il presidente della Repubblica Sergio Mattarella celebrando la Giornata del Ricordo in memoria delle vittime della tragedia. "Oggi bisogna stare attenti al negazionismo e all'indifferenza", ha ricordato. "Ulcerati prevede 6 mila esuberanti e la chiusura di 450 filiali in tutta Italia fino al 2023. Il ministro del Lavoro Nunnio Catalfo ha convocato i vertici del gruppo al ministero il prossimo 21 febbraio. Rfi è indagata per il treno deragliato a Lodi. L'indagine è stata iscritta nel registro degli indagati dalla procura di Lodi sulla base della legge che regola la responsabilità delle società per i reati commessi dai dipendenti. Borsa di Milano. Ftse-Mib +0,1 per cento. Differenziale Btp-Bund a 135 punti. Il euro chiude in calo a 1,09 sul dollaro. Nel Mondo C'è stata la prima apparizione pubblica di Xi Jinping legata al coronavirus. Il presidente cinese si è fatto vedere con la mascherina e mentre si faceva controllare la temperatura durante un tour a Pechino iniziato per "investigare e curare" il lavoro di controllo dell'epidemia. Xi Jinping ha detto che da ieri la Cina è tornata al lavoro ufficialmente e che vacanze prolungate e licenziamenti devono essere interrotti perché sono di intralcio alla ripresa economica del paese. Il principale produttore di iPhone, Foxconn, ha ottenuto un via libera per riaprire due importanti impianti in Cina chiusi a causa del coronavirus. È tornato al lavoro soltanto il 10 per cento della forza lavoro, riferisce Reuters. Trump è andato in New Hampshire ieri e ha elargito la sua proposta di budget che vale 4,8 miliardi di dollari, prevede un aumento delle spese da destinare alla Difesa e alla costruzione del muro al confine. (L'editoriale a pagina tre)



Angela Merkel. A determinare la rinascita della AKK è stata la crisi in Turingia: la settimana scorsa, i parlamentari locali della Cdu si sono ritrovati a votare il nuovo governatore, il liberale Thomas Kemmerich, assieme all'Aid, il partito di estrema destra. Dalla ricostruzione dei fatti, sembra che la Cdu non fosse al corrente del dialogo intercorso tra Kemmerich e l'Aid (che in Turingia è guidata dal più radicale dei suoi esponenti, Björn Höcke), ma si tratta comunque di un incidente che non doveva essere un pretesto per la leadership liberale della Merkel ha sempre escluso ogni genere di collaborazione o dialogo con l'estremismo. "Impersonale", aveva detto di recente il ministro della Difesa, fosse un pretesto per mettere alla prova la AKK, in un territorio decisamente impervio. Era già delusa, insomma, la Merkel. Comunque sia, non questo nuovo ruolo la AKK non è riuscita a risolvere il problema principale non sta certo alla Difesa: lei si è trovata a dover gestire l'erede della Merkel dentro a un partito insofferente nei confronti di quell'erede e al suo tempo ha cercato di eretarsi una autonomia, per liberarsi di dosso l'etichetta di "mani Merkle" che non le piaceva per niente. Non c'ha fatto. All'ultimo congresso a Lipsia a dicembre, la AKK era stata riconfermata al suo stesso corso molto sincero (e durissimo) contro le alleanze con i "piromani" dell'estrema destra aveva detto: se non vi fidate di me, sono disposta a lasciare il mio posto. La fiducia è infine arrivata perché la Cdu non ha domato i piromani, ma ora saranno le faide interne a dirigere lo spettacolo. La successione è di nuovo aperta, si parla di una resa dei conti a giugno. Il più agguerrito è Friedrich Merz, che ha il carisma che difetta alla AKK, ha il sostegno dell'insufficiente ala conservatrice della Cdu e soprattutto il carburante della vendetta. Fu scalcato dalla Merkel all'inizio degli anni Duemila, e non c'è più stata una riconciliazione. Sempre in quest'area, c'è il ministro della Sanità, Jens Spahn, che è molto critico con l'apertura ai rifugiati della Merkel ma è uno che predilige le trame dietro le quinte piuttosto che le ostilità sfrontate. Poi c'è il governatore della Baviera, Markus Söder, che vuole esercitare un presunto diritto di veto alla Cdu, sorella della Cdu nell'Unione, il turno di leadership. Ma ci sono anche i fedeli della Merkel tra questi spicci il governatore dello Schleswig-Holstein, Daniel Günther, non soltanto per meriti suoi ma perché guida una coalizione con i Verdi e i liberali del Pdp (all'ancora Giamaica). Nel ridisegnare il perimetro della politica tedesca, con la grande coalizione in sofferenza e l'Spd in calo, il dialogo tra la Cdu e i Verdi è considerato un contropiede inevitabile per arginare gli estremisti. Un altro tassello dell'eredità della Merkel che i conservatori non vogliono digerire. (Paolo Peduzzi)

Angela Merkel. A determinare la rinascita della AKK è stata la crisi in Turingia: la settimana scorsa, i parlamentari locali della Cdu si sono ritrovati a votare il nuovo governatore, il liberale Thomas Kemmerich, assieme all'Aid, il partito di estrema destra. Dalla ricostruzione dei fatti, sembra che la Cdu non fosse al corrente del dialogo intercorso tra Kemmerich e l'Aid (che in Turingia è guidata dal più radicale dei suoi esponenti, Björn Höcke), ma si tratta comunque di un incidente che non doveva essere un pretesto per la leadership liberale della Merkel ha sempre escluso ogni genere di collaborazione o dialogo con l'estremismo. "Impersonale", aveva detto di recente il ministro della Difesa, fosse un pretesto per mettere alla prova la AKK, in un territorio decisamente impervio. Era già delusa, insomma, la Merkel. Comunque sia, non questo nuovo ruolo la AKK non è riuscita a risolvere il problema principale non sta certo alla Difesa: lei si è trovata a dover gestire l'erede della Merkel dentro a un partito insofferente nei confronti di quell'erede e al suo tempo ha cercato di eretarsi una autonomia, per liberarsi di dosso l'etichetta di "mani Merkle" che non le piaceva per niente. Non c'ha fatto. All'ultimo congresso a Lipsia a dicembre, la AKK era stata riconfermata al suo stesso corso molto sincero (e durissimo) contro le alleanze con i "piromani" dell'estrema destra aveva detto: se non vi fidate di me, sono disposta a lasciare il mio posto. La fiducia è infine arrivata perché la Cdu non ha domato i piromani, ma ora saranno le faide interne a dirigere lo spettacolo. La successione è di nuovo aperta, si parla di una resa dei conti a giugno. Il più agguerrito è Friedrich Merz, che ha il carisma che difetta alla AKK, ha il sostegno dell'insufficiente ala conservatrice della Cdu e soprattutto il carburante della vendetta. Fu scalcato dalla Merkel all'inizio degli anni Duemila, e non c'è più stata una riconciliazione. Sempre in quest'area, c'è il ministro della Sanità, Jens Spahn, che è molto critico con l'apertura ai rifugiati della Merkel ma è uno che predilige le trame dietro le quinte piuttosto che le ostilità sfrontate. Poi c'è il governatore della Baviera, Markus Söder, che vuole esercitare un presunto diritto di veto alla Cdu, sorella della Cdu nell'Unione, il turno di leadership. Ma ci sono anche i fedeli della Merkel tra questi spicci il governatore dello Schleswig-Holstein, Daniel Günther, non soltanto per meriti suoi ma perché guida una coalizione con i Verdi e i liberali del Pdp (all'ancora Giamaica). Nel ridisegnare il perimetro della politica tedesca, con la grande coalizione in sofferenza e l'Spd in calo, il dialogo tra la Cdu e i Verdi è considerato un contropiede inevitabile per arginare gli estremisti. Un altro tassello dell'eredità della Merkel che i conservatori non vogliono digerire. (Paolo Peduzzi)

Potere di gabinetto. Tra politici improvvisati e burocrati spendaci sono gli uffici di staff a far andare avanti la macchina statale. Chi fa andare avanti la macchina dello Stato, tra politici improvvisati e burocrazia spendaci? Suppliscono i gabinetti, cioè gli uffici di staff. La versione di Cassese "Staf", detti anche di diretta collaborazione, dove si trovano persone esperte, spesso con maggior fatto politico dei loro ministri, e questi sostengono con maggior competenza gli uffici delle burocrazie permanenti. Le norme dispongono che non debbono intervenire nei rapporti tra ministro e alta burocrazia. Nella realtà il loro compito consiste proprio nell'operare come intermediari tra burocrazia e politica. (Cappone a pagina quattro)

Qualche settimana fa, Franceschini aveva incaricato alcuni suoi collaboratori di fare calcoli e proiezioni, alla Camera e al Senato, per verificare la capacità di spesa della maggioranza senza i voti dei renziani. E l'aveva fatto sapere in giro. "Alla Camera ce la facciamo anche senza di loro". Bluff? "Non ripetermi mai, vuole partecipare al gioco di nome pubblico, figuriamoci". Costi ancora Renzi, in questo gioco a chi spunta più lontano, dice testualmente che voterà, si fa una mozione di sfiducia al momento della verità, più il gioco comincia a farsi pericoloso, perché le carte possono anche prendere il sopravvento, persino sulle intenzioni dei giocatori. Bisogna anche sapere fermare. Ma non è facile, specie quando sulla freddezza del calcolo, sulla razionalità e sul cinismo, precipitano sentimenti d'orgoglio e di rivalità. E' un gioco di nome pubblico, figuriamoci. "Vogliamo andare avanti con questo obbrolio della prescrizione? Facciamo paura", diceva allora ieri sera Renzi, con sintomatica percussione delle parole. "Noi vediamo la sfiducia a Fofò". C'è il gioco o no? "Anzi". L'azzardo, il rischio. Per uno come Renzi la minaccia del naufragio è stimolante al massimo, per uno come Franceschini? (Merlo segue a pagina quattro)

guardanti il lavoro: ministero del Lavoro (Nunzia Catalfo), Inps (Pasquale Tridico), Anpal (Mimmo Friso) e Appalto, la conferenza stampa di ieri ha fatto il punto del nuovo presidente dell'Inapp dove, al posto di Stefano Sacchi, è quasi fatta per Sebastiano Fadda, economista vicino a Tridico. Costi il Pd perde anche la più inutile (e meno influente) istituzione che si occupa di lavoro. A completare il quadro va ricordato che il M5s ha anche il ministero dello Sviluppo economico, con Stefano Patanè, e la commissione Industria con Gianni Girola. All'assenza nei posti di comando corrisponde la vuotozza dei contenuti: a parte il mini-taglio del cuneo fiscale, il partito di Nicola Zingaretti non ha ancora un'agenda riconoscibile sui temi dell'occupazione. Non incide l'adozione delle misure sono disastrose come Quota 100, ha rinunciato a correggere quelle dispendiose come il reddito di cittadinanza, non riesce neppure a dire qualcosa sulla gestione completamente fallimentare delle politiche attive affidate al "inventore della moda" di Luigi Di Maio, che ha fatto il ministro del Lavoro. E' un limite come sul salario minimo, va a rimpicciolo del M5s con proposte volte a limitare i danni dei letali ipoliti grillini. Con l'economia ferma e la produzione industriale in calo, sul lavoro, e non solo, il governo giallorosso è politicamente e culturalmente egemonizzato del M5s. E così su sviluppo e occupazione - che dovrebbero essere il suo core business - Pd non ha voce in capitolo. Anche perché non sa cosa dire. (Cappone segue a pagina quattro)

Andrea's Version. Il Corriere della Sera ha intervistato, tra gli altri, Giovanni Bachelet, il figlio del professor Vittorio, ucciso dalla scalatina del X2 il 2 febbraio 1980 sulla scialuppa dell'Università La Sapienza di Roma. "Ora che dopo un percorso rieducativo e assessori sono in libertà da parecchi anni", ha detto Giovanni, "ritengo che mio padre non potrebbe che rallegrarsene". Ha aggiunto che, da deputato della Camera, si è dedicato a una Oga d'Antonio fuoro essere parente di vittime del terrorismo "un disegno di legge per interrompere la prassi di pretendere dagli ex terroristi di essere pentiti, di denunciare le persone colpite, a riprova del loro sicuro ravvedimento". Proponemmo che ad accertare il completamento del percorso riabilitativo fossero solo gli ex e operatori penitenziari, senza mettere in mezzo i parenti delle vittime. La proposta non venne nemmeno posta in discussione". Tutto qui. Sono ormai passati 32 ore dall'uscita dell'intervista senza che le redazioni dei giornali, dei giornali, il dottor Davigo o il dottor Traviglio, o la signora Milella, o la signora Rosy Bindi (anche detta, quest'ultima: l'Alunna) abbiano ancora redatto un comunicato che chieta l'incriminazione di Giovanni Bachelet per il reato di "Mamma mia, ci manca Baccarini".

OGGI PAGINA QUATTRO. Le alternative alla Merkel spiegate da due politici tedeschi. DANIEL MOSSERI

Tra politici improvvisati e burocrati spendaci sono gli uffici di staff a far andare avanti la macchina statale. Chi fa andare avanti la macchina dello Stato, tra politici improvvisati e burocrazia spendaci? Suppliscono i gabinetti, cioè gli uffici di staff. La versione di Cassese "Staf", detti anche di diretta collaborazione, dove si trovano persone esperte, spesso con maggior fatto politico dei loro ministri, e questi sostengono con maggior competenza gli uffici delle burocrazie permanenti. Le norme dispongono che non debbono intervenire nei rapporti tra ministro e alta burocrazia. Nella realtà il loro compito consiste proprio nell'operare come intermediari tra burocrazia e politica. (Cappone a pagina quattro)

Tra Renzi e Bonafede alla fine chi è Morgan e chi Bugo? Questa, pertanto, è davvero importante - è la questione tra Renzi e Bonafede, chi è Morgan e chi invece è Bugo? Sembra facile. Renzi è un riformista, Bugo è un conservatore. Renzi è il governo, tutto Sarti con la Juve. Da settimane prova a ballizzare Bonafede: non si conosceva nessuno, ma con la sua prescrizione, dice rimproverare se ho piantato una grana e del diventato famoso. E quell'altro, con la faccia da disprezzato che si ritrova, sembra Bugo costretto a lasciare lo scudo a testa bassa. Poi però succede che Michael Dugan, con un colore: "Pace, Zing e forse anche Mattarella (come diregoli Amadeo, Fiorello e Mollica della politica) quello che prende un calcio in quel posto, e ringrazia il cielo se non ti cacciano dal ballone, sapere invece chi è? E proprio lui, il pallone...

guardanti il lavoro: ministero del Lavoro (Nunzia Catalfo), Inps (Pasquale Tridico), Anpal (Mimmo Friso) e Appalto, la conferenza stampa di ieri ha fatto il punto del nuovo presidente dell'Inapp dove, al posto di Stefano Sacchi, è quasi fatta per Sebastiano Fadda, economista vicino a Tridico. Costi il Pd perde anche la più inutile (e meno influente) istituzione che si occupa di lavoro. A completare il quadro va ricordato che il M5s ha anche il ministero dello Sviluppo economico, con Stefano Patanè, e la commissione Industria con Gianni Girola. All'assenza nei posti di comando corrisponde la vuotozza dei contenuti: a parte il mini-taglio del cuneo fiscale, il partito di Nicola Zingaretti non ha ancora un'agenda riconoscibile sui temi dell'occupazione. Non incide l'adozione delle misure sono disastrose come Quota 100, ha rinunciato a correggere quelle dispendiose come il reddito di cittadinanza, non riesce neppure a dire qualcosa sulla gestione completamente fallimentare delle politiche attive affidate al "inventore della moda" di Luigi Di Maio, che ha fatto il ministro del Lavoro. E' un limite come sul salario minimo, va a rimpicciolo del M5s con proposte volte a limitare i danni dei letali ipoliti grillini. Con l'economia ferma e la produzione industriale in calo, sul lavoro, e non solo, il governo giallorosso è politicamente e culturalmente egemonizzato del M5s. E così su sviluppo e occupazione - che dovrebbero essere il suo core business - Pd non ha voce in capitolo. Anche perché non sa cosa dire. (Cappone segue a pagina quattro)

La prigione dei terroristi. Daniele Raineri è entrato nel carcere in Siria dove i curdi temono gli uomini catturati dallo Stato islamico, anche europei. Questo numero è stato abbinato in redazione alle 20.30



il Giornale



MARTEDÌ 11 FEBBRAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 35 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
024 73224971 | Guida Inf. notstedebal

L'EDITORIALE

Ce li troviamo ANCHE NEL LETTO

di **Alessandro Sallusti**

Questi non hanno idea di come risolvere i problemi della decrescita, della disoccupazione e del calo dell'industria, tanto è vero che tutti e tre gli indicatori segnano un pesante rosso che non ha uguali in Europa. Però sono ossessionati dall'idea di doverci spiare e punire, punire e spiarcio come il più classico dei governi che si rifanno al socialismo reale. Con la scusa della lotta alla criminalità stanno trasformando il Paese in uno Stato di polizia che entra nella vita di chiunque per poi rimanerci - con la legge sulla fine prescrizione mai - per l'appunto a vita.

In questo senso la relazione che i tecnici hanno fatto alla commissione parlamentare sull'uso da marzo dei trojan nella giustizia ordinaria, come deciso dal duo Bonafede-Orlando, è inquietante. Trojan non è una parolaccia storpiata, è il nome di un virus informatico che può essere facilmente iniettato (con una banale e-mail o messaggio) nel telefonino o nel computer di chiunque. Basta un clic e i magistrati diventano padroni, non solo dei contenuti, ma anche del microfono e della telecamera incorporate che possono essere azionate anche ad apparecchio spento. Ma nessuno - dicono i tecnici consultati - può garantire la veridicità dei contenuti carpi e la loro segretezza fuori da fini e ambiti processuali essendo gestiti da società private (e, aggiungiamo noi, da una magistratura assai disinvolta).

Ben sappiamo come l'uso improprio da parte delle procure della semplice intercettazione telefonica produca effetti devastanti sulle vite dei malcapitati, immaginiamoci cosa può succedere se non solo le parole dette al telefono, ma l'intera nostra vita privata e pure quella intima finisce in diretta sui video dei magistrati manco fossimo al Grande Fratello. Dicono: «Se non hai nulla da nascondere nulla devi temere», che è un po' quello che la Stasi (la polizia segreta della Ddr) diceva ai cittadini tedeschi, il Kgb a quelli sovietici e, per stare ai giorni nostri, i servizi segreti egiziani ai Regeni di turno.

Trasformare la democrazia italiana in una enorme «Casaleggio associati» è da sempre il sogno dei Cinque Stelle. Grazie al Pd, passo dopo passo, ci stanno riuscendo. E poi dicono che il rischio dittatura arriva da destra.



GRATICOLA Giuseppe Conte

ECONOMIA A ROTOLI

Effetto giallorossi: crolla la produzione

Industria giù, è il peggiore risultato dal 2013: -4,3% in un anno

di **Francesco Forte**

La produzione industriale del dicembre 2019 è scesa del 2,7% su novembre. Ancora peggio accade per quella dell'ultimo trimestre 2019, calata del 5,1% sul trimestre precedente. La conse-

guenza di ciò è che nel complesso del 2019 vi è una diminuzione della produzione industriale dell'1,3% sull'anno precedente. Una riduzione che dovrebbe preoccupare sia per la sua entità, sia per il fatto che in larga misura dipende da un calo di più di 5 punti nell'ultimo trime-

stre dell'anno, che si ripercuote sul primo di quest'anno. Sul quale grava anche l'incognita degli effetti economici negativi del (...)

segue a pagina 3
De Francesco e Marino
alle pagine 2-3

DITTATURA GIUDIZIARIA

Grande fratello grillino Spiano i nostri cellulari

Da marzo via libera ai trojan, addio alla privacy

LA SINISTRA FUGGE DALLA COMMEMORAZIONE

Giorno delle foibe, Vauro choc: «Trucido strumento di propaganda»

di **Fausto Bilosiavo**



VIolenza Vauro stavolta se la prende con le vittime delle foibe

Nel Giorno del Ricordo la delegazione Pd alla foiba di Basovizza, monumento nazionale sul Carso triestino, se ne è andata sdegnata dalla cerimonia. Il motivo? Solo perché aveva preso la parola Gasparri. E Vauro offende le vittime: «Le foibe sono solo propaganda della destra».

a pagina 8

di **Giuseppe De Lorenzo**

La data da segnare sul calendario è il 1° marzo, quando troverà piena applicazione il «Grande Fratello» di Stato. Ovvero quel sistema investigativo fatto di software spia che, per dirla con le parole del Garante della privacy, ha tutte le carte in regola per trasformarsi in «uno strumento di sorveglianza (...)

segue a pagina 17

IL RETROSCENA

Governo folle tra fiducia e sfiducia

di **Augusto Minzolini**

a pagina 5

ALLARME PANDEMIA

L'Oms: «Virus fuori controllo» Ma Conte non sa cosa fare

Francesca Angeli, Roberto Fabbri e Adalberto Signore

■ «Contenimento: per evitare che il coronavirus vada fuori controllo». Un rischio concreto segnalato ieri per la prima volta dall'Organizzazione mondiale della sanità. È più veloce e resistente dei suoi predecessori, la Sars e la Mers, e il suo identikit non è ancora completo.

con **Alfano e Gatti** da pagina 10 a pagina 13

AZIENDE CHIUSE

Cina, adesso trema anche l'economia

di **Rodolfo Parietti**

a pagina 12

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREUMIARIATO.IT

ECCellenze TRICOLORI

Lenti italiane per vedere il Sole da vicino

di **Vittorio Macioce**

Il sogno di guardare in faccia il Sole, questa palla rossa nel cielo, come un dio insondabile, che ti illumina e ti accende, ti scalda e ti brucia, vita e mistero. Perfino il Sole un giorno morirà, come tutte le stelle, quando avrà consumato tutta la sua energia, fino a esplodere, da supernova, lasciando il buio intorno e una massa di detriti sparsi nell'universo. Dicono che tutto questo avverrà fra cinque o sette miliardi di anni, perché il nostro Sole è anco-

ra una stella di mezz'età. L'apocalisse è ancora molto lontana. La sfida, nel frattempo, è studiarlo da molto vicino.

È passata la mezzanotte a Cape Canaveral, in Italia sono le cinque del mattino più tre minuti. La sonda Solar Orbiter a bordo del vettore Atlas è decollata e comincia il suo viaggio. Ci metterà due anni e si fermerà in orbita a 42 milioni di chilometri dal Sole. È un progetto della Nasa in collaborazione con l'Agenzia (...)

segue a pagina 19

DIODATO ANTI-ILVA

Se il vincitore di Sanremo diventa leader della decrescita

di **Giuseppe Marino**

a pagina 2

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali
per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

MILANO ROMA

ponzi.com
ponzi@ponzi.com
ponziinvestigazioni.com

Numero Verde **800-013458**

IL GIORNO

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

MARTEDÌ 11 febbraio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Treno deragliato, nominati i consulenti. Sotto inchiesta anche Rfi

In campo per svelare i misteri del Frecciarossa

D'Elia a pagina 20



Siluro di Renzi: sfiducia a Bonafede

Conte rischia di cadere sulla prescrizione. Mara Carfagna: «Non lo appoggeremo». In Lombardia riforma inutile

Servizi alle pagine 6, 7, 8 e 9
e Brambilla a pagina 11

Le ragioni di una crisi infinita

Bisogna lasciare le imprese libere di correre

Giuseppe Turani

La rivoluzione industriale 4.0 non c'è stata. Anzi, la produzione è tornata indietro dell'1,3 per cento e di fatto si è tornati a dove si era sei anni fa. Tante parole, ma zero fatti. Curiosamente, poi, si salva solo l'industria alimentare. Tutto il resto arretra. Ed è quasi inutile chiedersi perché accada tutto questo. La congiuntura mondiale non è brillantissima, ma l'Italia ci mette del suo. Una serie di governi con l'aria di essere sempre provvisori o di passaggio e una certa diffidenza di fondo nei confronti dell'attività produttiva. Le incertezze (letali) sull'Ilva di Taranto, non ancora risolte e chiarite.

Continua a pagina 10

XI JINPING SI PROVA LA FEBBRE MA LA CINA BACCHETTA L'ITALIA: «MISURE ECCESSIVE» LA GUIDA AL VIRUS: RESISTE SUGLI OGGETTI, REBUS SUI TEMPI DELL'INCUBAZIONE

Il presidente della Cina, Xi Jinping, 66 anni



IL PRESIDENTE MASCHERATO

Bini, Belardetti, Passeri e De Carlo alle p. 2, 3, 4 e 5

DALLA CITTÀ

Milano, l'ad di Snaitech

Cent'anni di ippodromo «Investiamo sul rilancio»

Monaco nelle Cronache

Milano, la Camera di commercio

Alla Questura i big data contro le mafie

Gianni nelle Cronache

Milano, la decisione

Bus dirottato Per l'autista via alla perizia

Servizio nelle Cronache



Quattro statuette al film coreano Parasite

Agli Oscar trionfa la lotta di classe

Pioli e Di Clemente alle pagine 26 e 27



Il direttore di Brera: «Potrebbero chiudere»

L'allarme di Bradburne «Biblioteche a rischio»

Consenti a pagina 15

Prostamol
Integratore alimentare a base di Serrano Repens (ex. con Licenza e marchio) la Farmacia della Prostata e della Salute.
30 CAPSULE MIPOL
A. MENARINI
Non molto. 11.11.14

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



Le Monde diplomatique

DA GIOVEDÌ 13 IN EDICOLA Trump e i dem, scioperi e casse di resistenza, la sconfitta del Labour, Bolsonaro e le stelle, futuro del Rojava, biciclette a Copenaghen



Culture

RYAN GATTIS Parla l'autore di «Uscita di sicurezza» che rilegge la crisi del 2008 in un romanzo criminale

Guido Caldiron pagina 14



Visioni

OSCAR A «Parasite» di Bong Joon-ho vanno quattro statuette ed è il primo titolo straniero a vincere miglior film

Giovanna Branca, Cristina Piccino pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

MARTEDÌ 11 FEBBRAIO 2020 - ANNO L - N° 36

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

L'EREDE DI MERKEL, ANNEGRET KRAMP-KARRENBauer, RINUNCIA ALLE ELEZIONI E ALLA LEADERSHIP

Germania, la Cdu perde la testa

■ Annegret Kramp-Karrenbauer rinuncia a correre per la cancelleria e alla guida del Partito cristiano democratico. Ufficialmente si tratta di «una decisione sofferta che stava maturando da molto tempo»; di fatto la segretaria della Cdu paga di persona la propria parte di conto nello scandalo del governo «fascio-liberale» della Turingia. È solo l'ultimo atto di una gestione fallimentare a tutti gli effetti e non solo per colpa dei pur numerosi «nemici interni» che hanno sabotato la guida di Akk fin dal giorno della nomina. Lascierà la Cdu, inchiodata al 28% del consenso, quando la dirigenza, da qui all'estate, avrà avviato il «processo» per scegliere il nuovo Spitzenkandidat, «che dovrà coincidere con il capo del partito». Conserverà invece il ministero della Difesa fino a fine mandato, nonostante le critiche per le condizioni fatiscenti delle forze armate, la crisi con gli Usa sfociata anche in ambito Nato, e il verminaio appena scoperto dai servizi segreti militari che stanno indagando su mezzo migliaio di soldati con dichiarate simpatie naziste

CAMETTA A PAGINA 5

Terremoto politico

Il «modell Deutschland» è andato in crisi

MARCO BASCETTA

Che il terremoto con epicentro in Turingia si sarebbe fatto fragorosamente sentire anche a Berlino era evidente a tutti. Ma nessuno prevedeva che avrebbe lesionato così gravemente il principale edificio politico della Bundesrepublik, il Partito cristiano democratico, il cui futuro si presenta oggi assai incerto. — segue a pagina 5 —

all'interno



Prescrizione

Scontro totale, Iv: pronti alla mozione contro Bonafede

Il governo non sa come tradurre in legge l'accordo sulla prescrizione e i renziani ribadiscono il loro no, pronti a sfidare il ministro. Pd e 5S: sarebbe una sfiducia a Conte.

ANDREA FABOZZI PAGINA 6

Caso Gregoretti

Domani il Senato decide sul processo a Matteo Salvini

La Lega potrebbe uscire dall'aula al momento del voto sull'ex ministro dell'Interno. Altre motovedette a Seraj per fermare i profughi in fuga dalla Libia

MARINA DELLA CROCE PAGINA 7

Dati Istat

Crolla l'industria, il 2019 si chiude con un calo dell'1,3%

La battuta d'arresto della produzione industriale si abbatte sul governo segnando un -1,3%. È la prima diminuzione dal 2014 e il calo più ampio dal 2013

MARIO PIERRO PAGINA 10

Il presidente cinese visita un ospedale a Pechino foto Xinhua



Il presidente cinese Xi Jinping in mascherina esorta i cinesi a superare la difficoltà ma ribadisce: «Situazione grave». I morti sono oltre 900. Fuori dalla Cina, per l'Oms, «solo la punta dell'iceberg». L'Italia conferma la sua «linea di massima precauzione», nonostante le proteste di Pechino pagine 2, 3

all'interno

Botte e insulti Aggressione razzista nel cuore di Palermo

ALFREDO MARSALA PAGINA 9

Irlanda Sorpresa Sinn Féin ma rebus governo

VINCENZO MACCARRONE PAGINA 4

Primarie Dem Warren prova a «rubare» i voti a Sanders

MARINA CATUCCI PAGINA 11

EGITTO/ITALIA Patrick, le prove false. Bologna si mobilita



■ Patrick Zaki in detenzione preventiva per 15 giorni, udienza il 22 febbraio. I legali: «Contro di lui post su Fb e una falsa perquisizione». L'amico al manifesto: «Arresto falsificato per negare le torture». Da due giorni gli studenti di Bologna in piazza, mentre i paesi europei continuano gli affari con al-Sisi. DRAGONI, STINCO, CRUCIATI ALLE PAGINE 12, 13

Il piccolo consorzio contro la multinazionale Alle nocchie calabresi non piace la Ferrero

BATTISTA SANGINETO

La Calabria è una regione eccentrica. Alle recenti elezioni regionali aveva appena stravinto il modesto ceto politico di centrodestra con, quasi, le stesse percentuali con le quali aveva stravinto l'altrettanto modesto ceto politico di centrosinistra cinque anni prima. Quando, dopo il pessimo risultato delle urne, ha fatto capolino una notizia, piccola ma capace di mettere in discussione un bel po' di luoghi comuni sulla regione e i suoi abitanti. La Ferrero Halzemi Company aveva contattato, tre anni fa, il piccolo «Consorzio di Valorizzazione e Tutela della Nocciola di Calabria di Torre di Ruggiero» perché si apprestava a lanciare il progetto «Nocciola Italia» con l'obiettivo di far sviluppare la corilicoltura e creare una filiera profittevole per questo comparto agricolo in Calabria.

— segue a pagina 19 —

GIORNO DEL «RICORDO» Dalla destra odio e falsità Il Pd lascia la cerimonia



■ A Basovizza nel giorno del ricordo, il presidente della Regione Pedrigo, Meloni e Gasparri scatenati contro «slavi» e «comunisti». Il Pd: «Operazione inaccettabile». In piazza anche i neofascisti di Casapound e Forza nuova. Sconcerto tra sloveni, democratici e storici per le parole del presidente Mattarella

ANGELO D'ORSI, MARINELLA SALVA A PAGINA 8

00211 9 770295 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCNVE-N° 43 ITALIA
SPEZIE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 11 Febbraio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO", EURO 1,20

Il trionfo di Parasite

La rivoluzione agli Oscar passa lo straniero con la canzone di Morandi

Titta Fiore a pag. 14



Le idee

La fine della messa cantata ad Hollywood: con la Corea premiato davvero il talento

Valerio Caprara a pag. 43

Il caso Merkel-Akk

SE I LEADER NON SANNO SCEGLIERE IL SUCCESSORE

Alessandro Campi

Ad Annegret Kramp-Karrenbauer (Akk) - che dimettendosi - ieri la presidenza della Cdu tedesca ha contestualmente rinunciato alla candidatura come Cancelliere - mancava evidentemente il "quid", come disse una volta malignamente Berlusconi a proposito del suo defunto Angelino Alfano: uno dei tanti che il Cavaliere ha prima scelto e poi personalmente flocinato, a conferma del fatto che il modo migliore per mantenere il potere consiste nel non cederlo mai.

Laddove il "quid" di un leader, politicamente parlando, può significare molte cose. Sicuramente il senso del rispetto e dell'autorità che si è capaci di trasmettere intorno a sé, pretesa necessaria per essere considerati credibili e quindi obbediti. Poi la capacità, da un lato, di guidare con pugno fermo un'organizzazione complessa (e conflittuale) come sono sempre i grandi partiti, e dall'altro, di decidere, con tempestività e intelligenza pratica, soprattutto nelle contingenze controversie.

Alta poi l'essere comunicativi ed empatici col prossimo, ma queste - come anche la generosità d'animo o la coerenza con i propri pensieri - sono a ben vedere qualità apprezzabili ma accessorie, dal momento che non sono mancati leader di successo che sono stati arroganti, egotisti e bugiardi. Mentre sono caratteri certamente indispensabili a un capo politico il controllo delle proprie emozioni (quelli che cedono all'impulsività fanno quasi sempre una brutta fine), la resistenza fisica al lavoro e alle pressioni ambientali, una manifesta ambizione e la caparbia anche un po' ottusa nel perseguire i propri convincimenti.

Continua a pag. 43
Bussotti e Di Fiore a pag. 21

Cresce il virus fuori dalla Cina

Napoli, la quarantena fai-da-te

► I timori dell'Oms: aumentano i contagi anche tra chi non è stato in Oriente 80 cinesi rientrati in Campania in auto-isolamento. Il giallo dei senza-famiglia

Coronavirus, cresce il contagio fuori dalla Cina. I timori dell'Oms: più ammalati anche tra chi non è stato in Oriente. E sono 80 i cinesi tornati a Napoli dal loro Paese che hanno deciso di porsi in auto-quarantena. Di loro 15 operai soli, senza famiglia né alloggio fisso, sono sistemati in alcuni spazi a carico della stessa comunità cinese partenopea.

Di Biase
e servizi da pag. 2 a 5

La protezione civile

Piano in caso di emergenza controlli in porti e stazioni

Il Comitato operativo della Protezione civile ha deciso che ai passeggeri in arrivo negli aeroporti italiani verranno applicate le procedure sanitarie per prevenire il contagio

Evangelisti a pag. 3

I danni all'economia

L'allarme delle imprese «Persi già 1,6 miliardi» Voti, Pechino sgrida l'Italia

Alta tensione Pechino-Roma sulla sospensione dei collegamenti aerei. «L'Italia sui voli sia razionale». Ed è allarme per i danni all'economia: persi già 1,6 miliardi. Gentili, Santonastaso e Scarpa a pag. 4

Maggioranza in bilico

Renzi minaccia la sfiducia, alt all'emendamento sulla prescrizione

Maggioranza in bilico sulla prescrizione. Italia Viva minaccia la mozione di sfiducia al ministro Bonafede. «Non mi fermo, non diventerò grillino». Insiste Renzi, che però assicura di non voler far cadere il governo. Ma M5s, con Crimi, replica che così sarebbe la crisi. «È una minaccia a tutto il governo», attacca Franceschini. La decisione giovedì in Cdm. Restano dubbi sull'ammissibilità del testo, non si esclude che sia consultato anche il Quirinale. Gentili e Pirone alle pagg. 6 e 7

Azzurro tenebra Var, De Laurentiis si lamenta con Gravina



Troppi gol, anche Koulibaly divide i tifosi

Marco Giordano, Bruno Majorano, Pino Taormina e servizi da pag. 18 a 21

Buco di bilancio

Pd e M5S salvano De Magistris

Dopo la bocciatura della Corte Costituzionale La leggina nel Milleproroghe divide i grillini

Luigi Roano

È in arrivo il salva-Napoli. Una misura che il governo si appresta a varare nel Milleproroghe, con un emendamento all'articolo 39 targato Pd e M5S, che congela la pronuncia della Corte Costituzionale che ha dichiarato «illegittimo l'utilizzo dell'anticipazione di liquidità per ripianare i debiti». E la leggina nel Milleproroghe divide i grillini. In Cronaca

Nuove regole

La Ue e l'Italia tra debito e investimenti

Amedeo Lepore

La presentazione di un riesame dell'efficacia del "quadro di sorveglianza economica". A pag. 43

Il gruppo Onorato in difficoltà

La Tirrenia perde i pezzi addio al Napoli-Catania

Antonino Pane

Tirrenia chiude la storica sede di Napoli e trasferisce il personale; fermata anche la linea dei traghetti Napoli-Catania. Una decisione inaspettata che ha lasciato di stucco anche il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale, Pietro Spirito. «Senza alcuna comunicazione preventiva - dice Spirito - ed anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione Tirrenia ha sospeso il collegamento di auto-

strada del mare tra i porti di Napoli e Catania». A tutto risparmio, dunque, la compagnia che fa capo a Vincenzo Onorato in attesa, evidentemente, delle decisioni del governo circa la continuità territoriale con la Sardegna e le altre isole, che fino ad oggi ha beneficiato del contributo di 72 milioni di euro annui, e - come già annunciato per luglio - dell'ultima erogazione prevista dal contratto di privatizzazione dell'ex compagnia pubblica.

In Cronaca

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.

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

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





Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 142 - N° 40 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2003 conv. L. 4/2004 art. 1, B03-PM

NAZIONALE



Martedì 11 Febbraio 2020 • N.S. di Lourdes

IL GIORNALE DEL MATTINO

menta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Giorno del Ricordo
Foibe, la sinistra (pentita) corregge gli errori: «No al negazionismo»
Ajello a pag. 8



La missione Esa
Un occhio italiano vedrà il Sole da vicino lanciata la sonda che studierà la stella
Vitale a pag. 19



Con Inter e Juve
La Lazio riporta la Capitale nella lotta scudetto dopo dieci anni
Nello Sport



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

Merkel-Karrenbauer
L'incapacità dei leader nella scelta del "delfino"

Alessandro Campi

Ad Annegret Kramp-Karrenbauer (AKK) - che dimettendosi ieri dalla presidenza della Cdu tedesca ha contestualmente rinunciato alla candidatura come Cancelliere - mancava evidentemente il "quid", come disse una volta malignamente Berlusconi a proposito del suo delfino Angelino Alfano: uno dei tanti che il Cavaliere ha prima scelto e poi personalmente fliccato, a conferma del fatto che il modo migliore per mantenere il potere consiste nel non cederlo mai.

Laddove il "quid" di un leader, politicamente parlando, può significare molte cose. Sicuramente il senso del rispetto e dell'autorità che si è capaci di trasmettere intorno a sé, premessa necessaria per essere considerati credibili e quindi obbediti. Poi la capacità, da un lato, di guidare con pugno fermo un'organizzazione complessa (e conflittuale) come sono sempre i grandi partiti, e dall'altro, di decidere, con tempestività e intelligenza pratica, soprattutto nelle contingenze controverse.

Alta poi l'essere comunicativi ed empatici coi prossimi, ma queste - come anche la generosità d'animo o la coerenza con i propri pensieri - sono a ben vedere qualità apprezzabili ma accessorie, dal momento che non sono mancati leader di successo che sono stati arroganti, egoisti e bugiardi.

Continua a pag. 22

Effetto virus, aiuti alle imprese

► In arrivo misure per le aziende che hanno rapporti con la Cina. Tensione per il blocco dei voli. Allarme Oms: è la punta dell'iceberg. Il piano di emergenza: scanner nelle stazioni e hotel requisiti

ROMA Sono in arrivo misure per aiutare le imprese che hanno rapporti con la Cina, ora in difficoltà a causa del coronavirus. Intanto si innalza la tensione tra Pechino e Roma per la sospensione dei collegamenti aerei: «L'Italia sui voli sia razionale». La replica del ministro Speranza: «Salute da tutelare». Il piano di emergenza: scanner nelle stazioni e hotel requisiti. Allarme dell'Oms sui contagi in Europa: «Quelli noti sono solo la punta dell'iceberg».

Dimitro, Evangelisti, Malfetano, Marani, Melina e Scarpa a pag. 2 a pag. 5

Battaglia sulla prescrizione lunga, l'ira del premier



Renzi minaccia la sfiducia a Bonafede Conte-Pd ai ripari: l'emendamento non c'è

Alberto Gentili

Matteo Renzi minaccia la sfiducia al ministro Bonafede della prescrizione lunga. Alta tensione nella maggioranza sul lodo Conte bis, il Pd: «Così si apre la crisi». Ira del premier: vado fino in fondo.

Ma poi l'emendamento viene rinviato. I dem stanno con Conte: «Bisogna fare chiarezza, altrimenti restiamo ostaggio di Renzi». M5S: indietro non si torna. Arriva l'allarme del Colle.

A pag. 7 Piras, Pirone e Pucci a pag. 6 e 7

Lettera di Gualtieri
Rilanciare Roma nella sfida globale l'occasione giusta

Roberto Gualtieri

Gentile direttore, oggi e domani si riunisce il Consiglio dei governatori del Fondo internazionale per lo sviluppo agricolo. Continua a pag. 22

Prima volta per un film non in inglese. Premi a Phoenix, Zellweger e Pitt



Parasite nella storia: l'Oscar parla coreano

Il regista sudcoreano Bong Joon-ho, al centro con gli Oscar (foto Matt Petri/AP/F.A.S.) Alle pag. 24 e 25

Pensioni più flessibili con penalizzazioni: duello sul contributivo

► Le ipotesi al tavolo per superare Quota 100, dall'uscita a 64 anni ai tagli. Lite sulle risorse

Luca Cifoni

Tutti d'accordo, almeno sulla carta, sulla necessità di definire un "atterraggio morbido" da Quota 100, quando nel 2022 verrà meno il canale di uscita voluto dal precedente governo e basato sul doppio requisito di 38 anni di età e 62 di contributi. Pensioni più flessibili con penalizzazioni: sfida sul contributivo.

A pag. 9

Lo Spid gratuito
Identità digitale, la riforma divide

È scatto nel governo sulla riforma per rendere gratuito lo Spid eleggendo il Viminale a unico fornitore dell'identità digitale.

Bisozzi a pag. 14

Festival degli sprechi
La carica dei 600 imbucati Rai è sotto inchiesta

Mario Ajello

Non è la carica dei 101, o in versione Walt Disney o in versione splatter come nel caso di Prodi a zappato sulla via del Colle. Stavolta non sono un centinaio ma sei volte di più - almeno 634 secondo i calcoli che girano - i protagonisti Rai dell'assalto ai festival di Sanremo.

A pag. 13

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

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

IL GIORNO BRANNO

TORO, TENSIONI POI IL SUCCESSO

Buon giorno, Toro! Potenti influssi astrali, per l'attività professionale e gli affari, sono ogni giorno più vicini. Anche l'odierna Luna, nel punto più alto del vostro cielo, annuncia soddisfazioni non da poco. Attenzione però, perché c'è anche un inghippo: Sole ancora in Acquario, dunque aspettatevi tensioni con le autorità. È l'amore la vostra forza, vincete gli avversari, e spesso andate a cercarli da soli, vi diverte. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
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

MARTEDÌ 11 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



L'inchiesta: sicurezza negli ospedali

Medici aggrediti «Più telecamere»

Catapano e Curzi alle pagine 10 e 11



Siluro di Renzi: sfiducia a Bonafede

Il Governo rischia di cadere sulla prescrizione. Intervista a Mara Carfagna: «Non appoggeremo Conte» Servizi e Brambilla alle p. 6, 7 e 9

Le ragioni di una crisi infinita

Bisogna lasciare le imprese libere di correre

Giuseppe Turani

La rivoluzione industriale 4.0 non c'è stata. Anzi, la produzione è tornata indietro dell'1,3 per cento e di fatto si è tornati a dove si era sei anni fa. Tante parole, ma zero fatti. Curiosamente, poi, si salva solo l'industria alimentare. Tutto il resto arretra. Ed è quasi inutile chiedersi perché accada tutto questo. La congiuntura mondiale non è brillantissima, ma l'Italia ci mette del suo. Una serie di governi con l'aria di essere sempre provvisori o di passaggio e una certa diffidenza di fondo nei confronti dell'attività produttiva. Le incertezze (letali) sull'Ilva di Taranto, non ancora risolte e chiarite.

Continua a pagina 8

**XI JINPING SI PROVA LA FEBBRE MA LA CINA BACCHETTA L'ITALIA: «MISURE ECCESSIVE»
LA GUIDA AL VIRUS: RESISTE SUGLI OGGETTI, REBUS SUI TEMPI DELL'INCUBAZIONE**

Il presidente
della Cina,
Xi Jinping,
66 anni



IL PRESIDENTE MASCHERATO

Bini, Belardetti, Passeri e De Carlo alle p. 2, 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna

Rapine e botte con la baby gang Due anni al capo dei bulli

Bianchi in Cronaca

Casalecchio

Sos Coronavirus, Salvemini in campo «No alla psicosi»

Mignardi in Cronaca

Castello d'Argile

Rubano le offerte in Chiesa Presi due ladri

Radogna in Cronaca



Quattro statuette al film coreano Parasite

Agli Oscar trionfa la lotta di classe

Pioli e Di Clemente alle pagine 26 e 27



«In ginocchio da te» nella colonna sonora

Morandi, l'altro vincitore «In Parasite la mia hit»

Maioli a pagina 28

**IL PIÙ VENDUTO
IN FARMACIA***

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serravallo Repens
(ex. Conio Lonicifolius) e Lycopodium obscurum
della famiglia Lycopodiaceae. Dose: 400 mg.

30 CAPSULE MIELE

SCOPRI DI PIÙ SU
BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



IL SECOLO XIX

MARTEDÌ 11 FEBBRAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 35, 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

“PARASITE”, L'OSCAR È COREANO SCORSESE E TARANTINO I DELUSI

CAPRARÀ, GRASSI E UN COMMENTO DI NATALINO BRUZZONE / PAGINE 30 E 31



PHOENIX PREMIATO PER "JOKER" «Grazie per la chance a un farabutto come me»

SORIA / PAGINA 31

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Matrimo	Pagina 11
Genova	Pagina 15
Cinema/Tv	Pagina 28/29
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Humor	Pagina 38

MINISTRO DELLA GIUSTIZIA A RISCHIO SFIDUCIA IN SENATO

Renzi: mozione contro Bonafede Conte lo sfida: se lo fai sei fuori

Giustizia, Italia Viva strappa con la maggioranza La linea del Quirinale: se cade il governo si vota

Malgrado Teresa Bellanova dica «noi non vogliamo far cadere il governo», la minaccia lanciata ieri da Matteo Renzi di presentare una mozione di sfiducia al Senato contro il ministro Alfonso Bonafede per il «caso prescrizione», suona come una campana a morto per l'esecutivo. «Sfiduciare Bonafede significa sfiduciare il governo» è la frase confezionata per la controffensiva dai 5 Stelle e dai democratici, condivisa con Conte. A Palazzo Chigi sono convinti che l'ex premier abbia fame di visibilità. E Conte preferirebbe vederlo fuori dalla sua maggioranza. La tentazione è quella di accogliere un gruppo dei responsabili di FI, per garantire stabilità e durata alla legislatura. La linea del Colle è che se il governo cade si andrà a votare.

BERTINI, LOMBARDO E MAGRI / PAGINE 6 E 7

VERSOLE REGIONALI LIGURI

M. De Fazio e E. Rossi / PAGINA 16

Patto M5S-Pd rinviato È bufera tra i grillini

ROLLI



I controlli di Renzo Piano al ponte che prende forma «Tutti quelli che lo costruiscono si sentono genovesi»

«Tutti coloro che lavorano a questo grande vascello bianco si sentono genovesi, che provengono da Trento o dallo Sri Lanka. Qui si percepisce l'orgoglio di realizzare un'impresa straordinaria». Renzo Piano (foto Shunji PLEBE / PAGINA 5

Ishida) visita il cantiere del ponte sul Polcevera per controllare gli ultimi particolari dell'opera che ha progettato e donato alla città, prima dell'innalzamento della campata più lunga.

IL CANTIERE

Roberto Scullì / PAGINA 17

Maxi campata al varo ma c'è l'incognita vento

L'ALLARME DELL'OMS: «È SOLO L'INIZIO». PORTO DI GENOVA, MERCÌ CINESI AL SETACCIO

Il virus attacca l'export 13 miliardi sono a rischio

Il coronavirus rischia di far pagare un prezzo molto alto all'export. In ballo ci sono 13 miliardi. L'OMS lancia l'allarme: «È solo l'inizio». Super controlli in porto a Genova.

BARBERA, BARONI, GALLOTTI E PACI / PAGINE 2-4

L'ANALISI

GIANNI RIOTTA / PAGINA 4

SE IL GIGANTE È VULNERABILE



L'AMBASCIATORE MORRIS: «LA BREXIT È UN'OCCASIONE NON SARÀ UN FAR WEST»

QUARATI / PAGINA 8

I PM DI MILANO IPOTIZZANO AGGIOTTAGGIO E MANIPOLAZIONE DI MERCATO

Carige, nuova inchiesta: bilancio 2018 nel mirino

Nuova bufera giudiziaria su Carige a poche ore dal primo cda operativo convocato oggi dai nuovi vertici. Ieri sera è emerso che la procura di Milano ha aperto un'indagine per aggioaggio e manipolazione

di mercato per la mancata comunicazione, nella prima semestrale del 2018, della necessità di svalutare crediti per centinaia di milioni di euro a valle delle ispezioni effettuate dalla Bce.

G. FERRARI / PAGINA 11

AURUM 1982

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

BUONGIORNO

La storia della candidatura a punti nel Movimento cinque stelle sta fra la Cina e il Mago Otelma. Sentite il meccanismo: se partecipi alle iniziative della piattaforma Rousseau, se voti regolarmente le proposte della piattaforma Rousseau, se depositi proposte di legge sulla piattaforma Rousseau, se fai il ballo del qua qua sulla piattaforma Rousseau ottieni un punteggio, chi raggranello quello più alto è premiato con la candidatura. Né più né meno - soltanto in una fase più primitiva e circoscritta - del Sistema di Credito Sociale in attuazione in Cina, dove i cittadini raggiungono un rating in seguito ai loro comportamenti: per chi attraverso col rosso, tarda a pagare una multa, non si dedica al volontariato, il rating si abbassa, viceversa si alza. E fin qui siamo nei dintorni del mostruoso. Ma

Zona Otelma

non basta. L'obiettivo è arrivare al controllo di ogni comportamento privato, per esempio attraverso la cronologia di Internet. Se uno se ne sta tutte le sere a giocare ai videogiochi avrà una decurtazione, e un incremento se invece leggerà i discorsi di Xi Jinping. E così i buoni potranno mandare i figli nelle scuole migliori, ambire ai posti di lavoro più remunerativi, avere la connessione internet veloce; e ai cattivi niente. In Cina, come su Rousseau, trasformate l'una e l'altra in essenze divine, il premio va ai fedeli, agli ubbidienti, in definitiva a chi si astiene dal pensare, dallo scegliere e dal decidere. È questo che i Cinque stelle hanno in testa non solo per sé, ma per tutti noi. Per fortuna, visti gli ultimi risultati elettorali, siamo sempre meno in zona Cina e sempre più in zona Otelma. —

AURUM 1982

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

La moratoria
Corrispettivi,
niente sanzioni
sull'invio in ritardo
del I semestre 2019

Domani con il Sole
Dalle sanzioni
alla confisca:
come cambiano
i reati tributari



Mastromatteo
e Santacroce
— a pagina 22



Free your winter emotions

Le migliori performance richiedono il massimo controllo.

BlueEarth ...WINTER VBRB
YOKOHAMA

FTSE MIB 24507,70 +0,12% | SPREAD BUND 10Y 137,30 +4,90 | €/€ 1,0951 -0,16% | BRENT DTD 53,76 -2,49% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Incentivi bloccati, frena la corsa delle start up

IMPRESE INNOVATIVE

Passati gli anni del boom, diminuiscono dipendenti e valore della produzione

Pesa anche la mancata entrata in vigore degli incentivi di fine 2018

Edizione chiusa in redazione alle 22 Fofina — a pag. 3

Anche le imprese più innovative iniziano a perdere slancio. I dati 2019 Unicommerce-Mise scalfiscono l'ottimismo delle start up che crescono in modo inarrestabile: calano i dipendenti, scende il valore della produzione, peggiora il reddito operativo. Presto per dire se è un fenomeno temporaneo ma per ora i dati trimestrali descrivono una realtà lontana dagli anni del boom. Pesa anche la mancata entrata in vigore dei superincentivi varati a fine 2018 ma bocciati dalla Ue. **Fofina** — a pag. 3

ITALIA FERMA

La produzione industriale crolla: -4,3%

Luca Orlando — a pag. 3

0,2 per cento

Conti pubblici
Rivista in calo dall'Upb la crescita 2020. Ora il Governo deve cercare nuove entrate per 2-3 miliardi

La crescita del Pil nel 2020 «sarà modesta»: +0,2% contro lo 0,6% stimato dal governo. Lo afferma in una nota l'ufficio parlamentare di bilancio (Upb)

Rogari e Trovati — a pag. 4

SERVIZI PROFESSIONALI



Nuove frontiere. È in forte crescita l'utilizzo di droni per servizi ad aziende e Pubblica amministrazione

Droni, due aziende su tre vedono un boom

Due aziende su tre tra quelle che forniscono servizi professionali con i droni prevedono un boom. Il 2018, ultimo anno per il quale sono disponibili i bilanci, aveva registrato un giro d'affari di 100 milioni di euro, ma il dato è destinato a salire visto il numero di droni in circolazione: 14 mila a fine

2019, contro i 2,456 del 2016. A prevederlo è la prima edizione dell'Osservatorio droni del Politecnico di Milano «Droni: pronti al decollo» che viene presentato oggi e analizza l'andamento dei servizi alle aziende e alla Pa escludendo quelli militari e i modelli consumer. **Enrico Netti** — a pag. 20

«Subito 300 milioni per sostenere l'export»

L'INTERVISTA

LUIGI DI MAIO



di Giorgio Santilli

«Le nostre esportazioni di merci e servizi rappresentano una priorità strategica nella politica economica estera del governo italiano: dal momento che costituiscono la componente più dinamica della ricchezza nazionale, il 32% del Pil deriva infatti dall'export. Dichiaro che le nostre imprese dovranno superare molte difficoltà e vincere sfide in complessi scenari anche alla luce dell'emergenza coronavirus. Il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, spiega così le misure del governo. **Continua a pagina 4**

VIRUS/1

Il Governo conferma la restrizioni: stop ai voli da e per la Cina

Bartoloni — a pag. 5

VIRUS/2

Hi tech e automotive: le fabbriche prolungano la chiusura

Carer — a pag. 5

UniCredit, 6mila esuberi in Italia e 450 sedi da chiudere entro il 2023

IL PIANO MUSTIER

La Fabi: «Inaccettabile» Il ministro del Lavoro convoca i vertici della banca

UniCredit scrive ai sindacati dei bancari e avvia le procedure per 6 mila uscite e 450 filiali chiuse entro il 2023. Dura la reazione dei sindacati di categoria. «UniCredit continua ad avere un atteggiamento inaccettabile: l'amministratore delegato Jean Pierre Mustier si illude di potersi squadrare un piano a scatola chiusa»,

dice il segretario generale della Fabi, Lando Maria Sileoni. Il ministro del Lavoro Nunzia Cannillo ha convocato i vertici di UniCredit per venerdì 21 febbraio. Il gruppo bancario, nella lettera in cui dà avvio alle procedure sugli esuberi, sottolinea che occorre ricercare «in ogni caso entro e non oltre il limite del primo trimestre 2020» e cioè entro il 31 marzo, «attraverso il confronto sindacale soluzioni condivise idonee ad attenuare per quanto possibile le ricadute sociali del nuovo piano», usando le leve del pensionamento e del Fondo di solidarietà. **Cristina Casadei** — a pag. 8

HOLDING

Exor, con l'addio a PartnerRe 11 miliardi in cassa per diversificare

Mangano — a pag. 13

IL RIASSETTO

Atlantia-Aspi, soluzione in arrivo Fondazioni al bivio tra Cdp e F2i

Graziani — a pag. 13

FINANZA E TECNOLOGIA

Gelata sui fondi gestiti da algoritmi

di Vittorio Carlini



Lo hanno chiamato l'inverno dei quant. Un gelata dei rendimenti che, negli ultimi due anni, ha caratterizzato grande parte del mondo dei fondi algoritmici. Certo, da un lato, tre anni fa, questi gestori erano andati alla grande; e, dall'altra, diversi operatori quantitativi nel 2019 hanno comunque portato a casa buoni risultati.

Ciò detto, però, le strategie basate su analisi statistiche e matematiche, spesso definite da software, da un po' di tempo battono in testa. Nel 2019, secondo quanto riportato da Nomura, i fondi quant sulle large cap Usa hanno superato il benchmark solamente nel 15% dei casi. Un valore simile a quello del 2017 (17%). **— a pag. 14**

PANORAMA

TENSIONI NEL GOVERNO

Giustizia, Iv minaccia sfiducia a Bonafede sulla prescrizione

Alta tensione nel governo sulla giustizia. Matteo Renzi avverte: «Mettono la fiducia al decreto milleproroghe con dentro il voto Conte sulla prescrizione? E allora mi presentiamo in Senato una mozione di sfiducia contro il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede». Replica il segretario Pd Nicola Zingaretti: la sfiducia al ministro sarebbe una sfiducia al Governo. Per il Lodo Conte prende quota così l'ipotesi di un decreto ad hoc. **— a pagina 7**

CONTI PUBBLICI

Il bilancio va consolidato, ma l'Italia non è quella del '96

di Vincenzo Visco — a pagina 17

GERMANIA

Kramp-Karrenbauer lascia la presidenza Cdu

Sulla scia del caso Turingia l'eredità di Angela Merkel, Annegret Kramp-Karrenbauer, ha deciso di non candidarsi alla cancelleria per le elezioni del 2021 e di lasciare la presidenza Cdu. Kramp-Karrenbauer ha detto che il suo gesto non avrà conseguenze sul governo. **— a pagina 18**

L'INTERVISTA

Carmignac: «Passo la guida a mia figlia Maxime»

Parla Edouard Carmignac, patron dell'omonima società di gestione, con 35 miliardi di euro di asset gestiti. «Passo il testimone a mia figlia Maxime». Carmignac vede dietro le difficoltà di crescita finanziaria ed economica dell'Europa una mancanza di coraggio dei cittadini. **— a pagina 14**

.salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA



Il paziente vota gli ospedali: dalle cure alle corsie pulite

Marzio Bartoloni — a pag. 26

Rapporti

OGGI CON IL QUOTIDIANO

Faro acceso sui grandi patrimoni: dagli istituti servizi personalizzati

— a pagina 39 a pagina 32

TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

TESTING • SPEZIONI • CERTIFICAZIONI

settori: industriale servizi manifatturiero

prodotti & servizi sistemi di gestione persone & imprese impianti

imqgroup.eu





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 11 febbraio 2020
Anno LXXVI - Numero 41 - € 1,20
B.V. Maria di Lourdes

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 0391-6960

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

CONTAGIATE LE ECONOMIE MONDIALI

Il virus giallo ci manda al verde

Secondo i primi report già oggi la malattia è una bomba da 360 miliardi di dollari sul Pil globale All'Italia di Conte prima nella Via della Seta tocca mettersi l'elmetto. A rischio imprese e turismo

DI FRANCO BECHIS

Amazon, Ig e altri colossi della tecnologia hanno deciso di disertare per i timori del coronavirus il mobile world congress che si tiene non a Wuhan o a Pechino, ma nella europeissima Barcellona. Apple ha rinviato a data da destinarsi il lancio del suo nuovo Iphone e altri prodotti. Sempre più compagnie aeree (...)

segue a pagina 2

Troppe tasse
Gli autonoleggi in fuga da Roma
Costi insostenibili
E le aziende migrano a Trento e Bolzano

Sbraga a pagina 16

Corso Francia
Perizia col drone
Viadotto chiuso
Accertamenti «volanti» per fare luce sulla morte di Gaia e Camilla



Ossino a pagina 19

Rifiuti
Monte Carnevale
Aria di dietrofront
Cresce il pressing M5S
Raggi pronta a cercare una soluzione altrove

a pagina 15

Trasporti
Tra guasti e stop
metro A al collasso
Odissea senza fine
Un'altra interruzione tra Ottaviano e Battistini



Magliaro a pagina 15

Il Tempo di Oshø

Magia! Il governo fa comparire un miliardo per pagare i debiti di De Magistris a Napoli

De Leo a pagina 7



"Fatte dà pure quarche milioncino pe comprà 'n attaccante bono"

Vergogna Pd nel giorno delle foibe

Allerta maltempo
La tempesta Ciara ora punta sull'Italia

Milli a pagina 12

... La sinistra non ha limiti. Anche nel Giorno del Ricordo, in cui si commemorano gli italiani massacrati nelle foibe durante la Seconda guerra mondiale, il Partito Democratico è capace di scatenare una polemica per un comportamento irrispettoso nei confronti di istituzioni e familiari di migliaia di italiani trucidati.

Mineo a pagina 9

In tutti gli aeroporti
Controlli anche sui passeggeri che fanno scalo nella Capitale

Laghi a pagina 10

Parla Burioni
«Altro che razzismo, la quarantena salva vite»

Lenzi a pagina 11

Prescrizione



VENTI DI CRISI SUL GOVERNO
Renzi fa la faccia feroce
«Italia viva è pronta a sfiduciare Bonafede»

Bonanni a pagina 4

Lo Studio Piazzolla è uno studio commerciale di recente costituzione. In una struttura nuova e moderna, che sta gettando le basi per poter offrire ed affermare la propria competenza nella realtà metropolitana di Roma, ricca di imprenditoriali, efficienti, dinamici e con ottime prospettive di crescita.

STUDIO PIAZZOLLA

Consulenza commerciale
Gestione contabile
Operazioni societarie
Previdenze previdenziali
Amministrazione
e Liquidazione Aziende
Per informazioni

Tel/ Fax 06.50684165
Tel/ Fax 06.45554685
Cell. 393.8933255
rosario.piazzolla.7a@gmail.com

Studio Piazzolla
Via Guido Fubini, 23 - 00134 Roma

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

Le fiction trasmesse dalla Rai, hanno in genere un buon successo. Quindi, grazie al pubblico che le segue, i protagonisti diventano presto molto richiesti sul mercato. È il caso di Vanessa Incontrada, che è brava e, per questo, è spesso chiamata ad essere protagonista di fiction e dal 2 febbraio, la domenica, è presente su Raiuno con "Come una madre".

Avete visto con quale grinta Giorgio Locatelli, Antonino Cannavacciuolo e Bruno Barbieri conducono "Masterchef Italia" su Sky1, il giovedì in prima serata? Gli allievi (cioè quelli che vorrebbero diventare chef) sono terrorizzati dai "maestri". Una ragazza (...)

segue a pagina 31

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serravallo's Prostate Support
30 capsule rosse

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT



Martedì 11 Febbraio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 34 - 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



DA GENERALI
La prima polizza assicurativa a difesa della web reputation
a pag. 30

CASSAZIONE
Reddito di cittadinanza revocato per info imprecise
Alberici a pag. 28

VALE LA RESIDENZA
Il regime di esonero Iva per le pmi non varca i confini
Ricca a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGLIT
Patent box - Lo schema di circolare delle Entrate
Divorzio - La risposta a interpello delle Entrate sulla rinuncia alla casa
IO ONLINE **Reddito di cittadinanza - La sentenza sulla restituzione della carta**

Macron offre alla Ue di contribuire alle spese del sistema atomico francese che si terrebbe per sé
Tino Oldani a pag. 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Coronavirus, aiuti alle imprese

Il governo sta studiando il congelamento di oneri fiscali e previdenziali per le aziende colpite dall'epidemia scoppiata in Cina. Come per le calamità naturali
Chiarello a pag. 30

ADS DICEMBRE
Verità +19%
ItaliaOggi +7%
Libero +5%
Avvenire +2%
Corsera -3%
Messaggero -6%
Repubblica -8%
Carlino -9%
Sole -10%
Il Fatto -11%
Stampa -12%

A Bologna un assessore cinquestelle entra nella giunta regionale di centrosinistra



L'embrasson nous M5s-Pd nella città di Pesaro ha sollevato polemiche accuse che ora rischiano di esplodere fragorosamente perché il riconfermato governatore dell'Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, ha intenzione di nominare nella giunta che sta formando un assessore 5stelle, Raffaella Sensi, pentastellata della prima ora, militante storica vicina a Beppe Grillo, che è stata anche portavoce regionale dei grillini. Nella recente campagna elettorale aveva pubblicamente invitato al voto disgiunto (consentito dalla legge regionale), cioè la croce sul simbolo 5stelle ma un'altra croce sul nome di Bonaccini.

DIRITTO & ROVESCIO
Il cantante **Piero Petà**, dal palco del concerto del Primo maggio del 2014, trasmesso in televisione e quindi collegato con un pubblico immenso, aveva accusato l'allora primo ministro **Matteo Renzi** di essere il *shy actor* di **Licia Gallo**. Un'accusa sanguinosa che non poteva essere fatta passare in furberia. Da quel momento, Petà adesso è stato condannato a pagare un risarcimento di 20 mila euro accompagnato anche dalle spese. La libertà di parola e di critica può essere esercitata fino a che essa non divenga diffamazione. Se l'accusato involontariamente non si difende davanti al giudice (che è l'unica reazione possibile) esso non è un buono o un reo ma è uno che incantra i diffamatori o prosegue nel loro comportamento a danno anche degli altri. La querela quindi è uno strumento che introduce una regola che dovrebbe essere usata anche su quel *leamato* che è il web. Ricordo frequentato da ingenui che lanciano il sassi ma nascondono la mano, ne starebbero al largo.



CONOSCI LA RELAZIONE TRA CIBO E SOSTENIBILITÀ?
In occasione di Parma 2020 - Capitale Italiana della Cultura, Fondazione Barilla promuove un percorso interattivo per generare conoscenza e buone pratiche su cibo, persone e ambiente, verso uno sviluppo sostenibile.

NOI, IL CIBO, IL NOSTRO PIANETA: ALIMENTIAMO UN FUTURO SOSTENIBILE
11 GENNAIO - 13 APRILE 2020
GALLERIA SAN LUDOVICO E PORTICI DEL GRANO, PARMA
noitciboilpianeta.it/parma2020



Con «L'Adante delle Banche Leader 2019» a €2,00 in più. Con «La legge di Bilancio e il decreto collegato» a €6,00 in più. Con «Antiriciclaggio e direttiva Dac 6» a €5,00 in più.



LA NAZIONE

MARTEDÌ 11 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Processo per la morte della ventenne

**«Quelle accuse svanite
Giustizia dimezzata
per la mia Martina»**

Mannino a pagina 8



L'attore viaggiava sull'«A25»

**Paura: sassi
contro l'auto
di Benvenuti**

Servizio a pagina 19



Siluro di Renzi: sfiducia a Bonafede

Il Governo rischia di cadere sulla prescrizione. Intervista a Mara Carfagna: «Non appoggeremo Conte» Servizi e Brambilla alle p. 6, 7 e 11

Le ragioni di una crisi infinita

**Bisogna lasciare
le imprese
libere di correre**

Giuseppe Turani

La rivoluzione industriale 4.0 non c'è stata. Anzi, la produzione è tornata indietro dell'1,3 per cento e di fatto si è tornati a dove si era sei anni fa. Tante parole, ma zero fatti. Curiosamente, poi, si salva solo l'industria alimentare. Tutto il resto arretra. Ed è quasi inutile chiedersi perché accada tutto questo. La congiuntura mondiale non è brillantissima, ma l'Italia ci mette del suo. Una serie di governi con l'aria di essere sempre provvisori o di passaggio e una certa diffidenza di fondo nei confronti dell'attività produttiva. Le incertezze (letali) sull'Ilva di Taranto, non ancora risolte e chiarite.

Continua a pagina 10

**XI JINPING SI PROVA LA FEBBRE MA LA CINA BACCHETTA L'ITALIA: «MISURE ECCESSIVE»
LA GUIDA AL VIRUS: RESISTE SUGLI OGGETTI, REBUS SUI TEMPI DELL'INCUBAZIONE**

Il presidente
della Cina,
Xi Jinping,
66 anni



**IL PRESIDENTE
MASCHERATO**

Bini, Belardetti, Passeri e De Carlo alle p. 2, 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Dai russi agli arabi ai libanesi

**I nuovi ricchi
comprano Firenze
Mega shopping
immobiliare**

Servizi in cronaca

Dopo gli abusi su minore

**Don Glaentzer
ridotto
alla stato laicale**

Servizio in cronaca

Di notte all'Isolotto

**Picchiata in strada
dopo la tentata
violenza sessuale**

Spano in cronaca



Quattro statuette al film coreano Parasite

**Agli Oscar trionfa
la lotta di classe**

Pioli e Di Clemente alle pagine 26 e 27



«In ginocchio da te» nella colonna sonora

**Morandi, l'altro vincitore
«In Parasite la mia hit»**

Maioli a pagina 28

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serravallo Repens (ex. Conio Luridus) e Levosio la Ferrousulfato della Prostamol. Dose: 400 mg.

30 CAPSULE MIELE

**IL PIÙ VENDUTO
IN FARMACIA***

SCOPRI DI PIÙ SU
BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI

*Fonte: Mercato Integratori Alimentari a base di Serravallo Repens, dati IQVIA. Ultimo Anno Mobile Novembre 2019



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Carlo Verdelli*

Anno 45 - N°35

Martedì 11 febbraio 2020

All'interno del giornale

In Italia €1,50



MOJITO THE ORIGINAL

RISCHIO RECESSIONE

Industria, Italia sottozero

Crolla la produzione, meno 4,3 per cento a dicembre. Colpa dei dazi e della mancanza di investimenti. Allarme per gli effetti del coronavirus sulle aziende. Il governo: sgravi fiscali come per il terremoto

Prescrizione, la minaccia di Renzi: "Sfiducia al ministro Bonafede"

di **Amato, De Marchis, Milella, Patucchi, Petrini, Vecchio e Vitale**
● alle pagine 2, 3 e 4

Il punto

Il vicolo cieco dell'ex premier

di **Stefano Folli**

Crolla la produzione industriale e non poteva esserci peggiore cornice per gli ultimi sussulti di una politica frenetica nel suo immobilismo. Il governo Conte 2 offre ogni giorno di più l'immagine di un lento sfilacciarsi.

● a pagina 31

Il commento

Le fabbriche troppo sole

di **Francesco Manacorda**

Le fabbriche italiane hanno messo la retromarcia. E la politica è immobile. I dati sulla produzione industriale di dicembre danno un'immagine senza filtri dell'economia.

● a pagina 30

Pechino contro Roma: basta misure eccessive



▲ Il presidente cinese Xi Jinping indossa la mascherina a Pechino e, in pubblico, si fa misurare la febbre

Xi in pubblico con la mascherina "Epidemia grave, ma ce la faremo"

di **Bocci, Del Porto, Nadotti e Santelli** ● alle pagine 6, 7 e 8

La mobilitazione

Zaky e Regeni Una luce brutale sul regime egiziano

di **Luigi Manconi**



Patrick George Zaky, 27 anni

È stato come se il destino o, piuttosto, "menti raffinatissime" avessero deciso di caricare la vicenda del giovane egiziano Patrick George Zaky di una esorbitante simbologia. Patrick ha pressoché la stessa età di Giulio Regeni quando quest'ultimo venne torturato e ucciso.

● a pagina 31
con i servizi di **Francesca Caferri** e **Rosario Di Raimondo**
● alle pagine 10 e 11

Lascia la sua delfina

Germania divisa Angela Merkel resta senza erede

di **Lucio Caracciolo**



Kramp-Karrenbauer e Merkel

Trent'anni dopo essersi riunita, la Germania è più divisa che mai. Chi pensava che nel tempo le due Germanie sarebbero diventate una sola, via assimilazione della Ddr nella *Bundesrepublik*, deve constatare che il boccone da digerire era troppo grande e troppo aspro.

● a pagina 30
con i servizi di **Tonia Mastrobuoni**
● alle pagine 12 e 13

Domani su Motore Così l'auto diventerà sempre più sicura



IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

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

30 CAPSULE MOLLI

1 CAPSULA AL GIORNO

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

* Fonte: Mercato integratori all'ingrosso a base di Serenoa Repens, dati IQVIA. Ultimo Anno: febbraio, novembre e 2019

Primo Oscar per un film non in lingua inglese

Un coreano a Hollywood nella grande notte di Parasite

di **Natalia Aspesi**

Non è di un nero e neppure di una donna, ma non è neppure di un maschio bianco americano: l'Oscar per il miglior film 2020 se lo prende un sudcoreano, assieme a quello per la miglior regia, la miglior sceneggiatura originale e il miglior film straniero. Cioè *Parasite* è per gli americani del mestiere un capolavoro assoluto.

● alle pagine 36 e 37
con i servizi di **Bizio e Finos**



▲ Il regista Bong Joon-ho, 50 anni

Sede: 00147 Roma - via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821; Fax 06/4982393 - Soci: Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

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

NZ



Oscar Trionfa il coreano "Parasite" Phoenix miglior attore per "Joker"

CAPRARIA E SOBRIA - PP. 24-25



Le star cancellano il romanticismo Sul tappeto rosso il bacio è un tabù

GIULIA ZONCA - P. 23



LA STAMPA

MARTEDÌ 11 FEBBRAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 41 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



L'allarme dell'Oms sul coronavirus "Pericolo globale"

SERVIZI - PP. 4-7

IL PRESIDENTE XI RIAPPARE

LA MASCHERA DEL GIGANTE VULNERABILE

GIANNIRIOTTA - P. 23

ANSA/XINHUA/JUPENI

PRESCRIZIONE, IL GOVERNO LITIGA. IL QUIRINALE: SUBITO ELEZIONI SE CADE L'ESECUTIVO

Italia Viva sfiducia Bonafede Conte a Renzi: se vuoi vattene

Lex premier: se mi cacciano evito di mettere la faccia su questo governo

LA DIFFICILE CONVIVENZA

IRISCHI DEL BRACCIO DI FERRO

MARCELLO SORGI

Da giovedì, giorno dell'infuato vertice sulla prescrizione che ha sancito l'accordo tra 5 stelle, Pd e LeU sulla modifica della riforma Bonafede, a scapito di Italia viva

CONTINUA A PAGINA 23

Tensione nella maggioranza sulla prescrizione: Italia Viva sfiducia il ministro Bonafede, ma Pd e Movimento 5 Stelle fanno muro. Il premier Conte: «Adesso basta ultimatum, se Renzi vuole andare se ne vada». Franceschini: «Sfiduciare un ministro significa sfiduciare tutto il governo. Forse Matteo punta al voto». Il Quirinale cerca la mediazione. In caso di crisi, però, subito le elezioni. BERTINI, LA MATTINA, LOMBARDO E

MAGRI - PP. 2-3

TENSIONE ALLE COMMEMORAZIONI

Foibe, parla Gasparri E il Pd abbandona

DERGO D'AMELIO CON UN INTERVENTO DI MILERNA SANTERINI - P. 8

ACQUISTATI ELICOTTERI, NAVI E CACCIA

Roma riarma l'Egitto: ordini per 9 miliardi

GIORDANO STABILE - P. 9

INTERVISTA

Piano e il ponte: "Capaci di opere straordinarie"



ANDREA PLEBE GENOVA

«Siamo tutti genovesi: è il sentimento che leggi negli occhi di chi lavora alla costruzione del Ponte di Genova. E poi lo stupore nel vedere un progetto che, giorno dopo giorno, diventa realtà: è quella meraviglia del cantiere», dice dallo studio di Parigi l'architetto Renzo Piano. - PP. 14-15

STAMPA PLUS ST+

GERMANIA

SPORZA E TORTELLO

Kramp-Karrenbauer lascia: corsa a tre per il dopo Merkel

P. 10



IL RICORDO DELLA PAGANO

FLAVIA AMABILE

"Loris Fortuna e la sua battaglia per il divorzio"

P. 13



LE STORIE

PAGLA SCOLA

Sul Tanaro la magica danza degli aironi

P. 27

GIANNI GIACOMINO

Nel Canavese i volontari che creano sentieri

P. 27

sinatra
Galerie de Beauté

Vive l'amour
il 14 febbraio
è San Valentino

VIENI, VEDI, REGALA
Piazza San Carlo 201, Torino

BUONGIORNO

La storia della candidatura a punti nel Movimento cinque stelle sta fra la Cina e il Mago Otelma. Sentite il meccanismo: se partecipi alle iniziative della piattaforma Rousseau, se voti regolarmente le proposte della piattaforma Rousseau, se depositi progetti di legge sulla piattaforma Rousseau, se fai il ballo del qua qua sulla piattaforma Rousseau ottieni un punteggio, e chi raggiunge quello più alto è premiato con la candidatura. Né più né meno soltanto in una fase più primitiva e circoscritta - del Sistema di Credito Sociale in attuazione in Cina, dove i cittadini raggiungono un rating in seguito ai loro comportamenti: per chi attraversa col rosso, tarda a pagare una multa, non si dedica al volontariato, il rating si abbassa, viceversa si alza. E fin qui siamo nei dintorni del mostruoso. Ma

Zona Otelma | MATTIA FELTRI

non basta. L'obiettivo è arrivare al controllo di ogni comportamento privato, per esempio attraverso la cronologia di Internet. Se uno se ne sta tutte le sere a giocare ai videogiochi avrà una decurtazione, e un incremento se invece leggerà i discorsi di Xi Jinping. E così i buoni potranno mandare i figli nelle scuole migliori, ambire ai posti di lavoro più remunerativi, avere la connessione internet veloce; e ai cattivi niente. In Cina, come su Rousseau, trasformate l'una e l'altra in entità divine, il premio va ai fedeli, agli ubbidienti, in definitiva a chi si astiene dal pensare, dallo scegliere e dal decidere. È questo che i Cinque stelle hanno in testa non solo per sé, ma per tutti noi. Per fortuna, visti gli ultimi risultati elettorali, siamo sempre meno in zona Cina e sempre più in zona Otelma.

SANTAGOSTINO

GIORNATA DI VALUTAZIONI GRATUITE DIPINTI MERCOLEDÌ 12 FEBBRAIO

Corso Tassoni 56, Torino
Orario continuo 10-18
Tel. +39 011 437 77 70
dipinti@santagostinoaste.it



IN EDICOLA

Patrimoni

SORPRESE DI INIZIO DECENNIO

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

Nel 2019 utili e fatturato in crescita per Moncler

I ricavi salgono del 15% a 1,6 miliardi e i profitti del 9% a 361 milioni

Bergeretti in MF Fashion

Un look Moncler

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Con la Brexit Londra sarà porto franco per i Big Data

La Ue usa anche l'arma del riconoscimento dei prodotti finanziari

Pira a pagina 5

Anno XXX n. 059

Martedì 11 Febbraio 2020

€2,00 *Classedtori*

9 771594677008 00211

IN EDICOLA

Gentleman

REAL ESTATE

Immobiliare

Conseil aux Investisseurs

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Costo MF: Magazine for Fashion n. 101 a € 5,00 (2019 + € 5,00) - Con MF: Magazine for Living n. 48 a € 5,00 (2019 + € 5,00) - Con i Giornali della Repubblica n. 2018 a € 5,00 (2019 + € 5,00) - Con i Giornali n. 2018 a € 5,00 (2019 + € 5,00)

Spedizione in A.P. AR. 7.1.1. - MOD. 029 Milano - 109/1.000 - C.M. 4.022/1984/2019

Ftse Mib 24.507,7

BORSA +0,12% 1€ = \$1,0951

BORSE ESTERE

Dow Jones	28.173	▲
Nasdaq	8.889	▲
S&P 500	3.340	▲
Telco	93.066	▼
Francoborsa	13.484	▲
Zurigo	11.040	▲
Londra	7.447	▼
Parigi	5.018	▼

RENDIMENTI

5ip 10 Y	0,8887	▲
Bund 10 Y	-0,8063	▼

FUTURE

Euro-Rtp	147,87	▲
Euro-Bund	171,9	▲
Ftse Mib	84,900	▲

VALUTE

Euro-Dollaro	1,0951	▼
Euro-Storino	0,8483	▼

FOCUS OGGI

Banca Generali distribuirà ai soci 1,85 euro per azione

L'ad Mossa: anno record grazie al balzo del 20% delle masse amministrative

A gennaio raccolta a quota 438 milioni

Messia a pagina 15

IL ROMPIESPREAD

Leo Gasman: come vincere tra le Nuove Proposte portando i Vecchi Cognomi

INDUSTRIA IL PESSIMO DATO DELLA PRODUZIONE A DICEMBRE FA IL PAIO CON LA TASSAZIONE TROPPO ELEVATA

Il gelido inverno delle imprese

L'indice torna a scendere dopo cinque anni e cala rispetto a novembre del 2,7% e del 4,3% in termini tendenziali. Intanto l'Italia è prima in Ue per pressione fiscale totale (64%). Il governo corre ai ripari

(Gerosa e Sommella a pagina 4)

L'ISTITUTO DI CREDITO LOMBARDO HA CHIUSO IL 2019 CON RICAVI IN CRESCITA A 3,7 MILIARDI, SALE ANCHE IL DIVIDENDO

Massiah: Ubi Banca più forte al tavolo del risiko

Le commissioni spingono i proventi del gruppo. L'anno scorso taglio netto ai crediti deteriorati

(Cervini a pagina 8)

START-UP

Eni apre una società di venture capital a Boston

(Bertolino a pagina 11)

AGA KHAN & C

Lite tra i soci, Air Italy pronta a portare i libri in tribunale

(Folli a pagina 6)

BALZO IN BORSA

Exor sempre più ricca con la vendita di PartnerRe

(Mondellini a pagina 3)

BANCHE-SINDACATI

Unicredit apre l'iter su esuberi Sileoni (Fabi): così è scontro

(Gualtieri a pagina 9)



ROLEX E IL CINEMA

Rolex si impegna a trasmettere il sapere di generazione in generazione. È orgogliosa di perpetuare l'arte cinematografica, collaborando con l'Academy of Motion Picture Arts and Sciences per promuovere la condivisione di esperienze e conoscenze che ispireranno gli artisti di domani. Insieme ai premi Oscar® James Cameron, Martin Scorsese, Kathryn Bigelow e Alejandro G. Iñárritu, Rolex crede nell'importanza di affiancare un mentore ai registi futuri, che avranno il compito di preservare le grandi tradizioni del cinema e far evolvere questa forma d'arte.

Scopri di più su rolex.org

#Perpetual



OROLOGIO ESCLUSIVO CINEMA
BIBLIOTECA PERMANENTE
ART AND SCIENCES

Opere pubbliche, i porti chiedono iter amministrativi chiari e tempi brevi

Intervengono i presidenti delle **AdSP**: Stefano Corsini (Livorno) e Mario Mega (porti dello Stretto) su semplificazione iter e accorciamento tempistica per la realizzazione delle opere pubbliche nei porti. LIVORNO - «Una norma chiara che dia la possibilità a chi gestisce i porti per conto dello Stato di realizzare le opere necessarie per la loro operatività» Questa la richiesta al ministero delle Infrastrutture mossa da **Assoporti**, per voce del presidente Daniele Rossi, a fine gennaio scorso. Una richiesta urgente quindi di semplificazione dell' iter di realizzazione delle opere pubbliche, appello a cui ha fatto seguito anche il presidente dell' **AdSP** del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, durante il primo incontro di Comitato Tecnico Scientifico di Coast, riunitosi a Bologna presso la Regione Emilia Romagna. «La lunghezza dei tempi autorizzativi e la parcellizzazione delle competenze in materia pianificatoria e urbanistica» - ha specificato Corsini- «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». Questo uno degli argomenti emersi al tavolo di confronto pubblico-privato. Corsini sull'argomento, ha chiesto 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». Mario Mega, presidente dell' **AdSP** dello Stretto sull'argomento ha specificato: «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».



Giannotti (Assoporti): "Nel mirino di Bruxelles anche tasse portuali, diritti marittimi e risorse per infrastrutture"

Milano Nonostante la sua lunga esperienza e vasta conoscenza della politica portuale, il segretario di **Assoporti**, Oliviero Giannotti, ammette che, complice soprattutto la procedura di Bruxelles per tassare le attività economiche svolte dai porti, presto le port authority italiane saranno un qualcosa di diverso e di difficilmente decifrabile rispetto a oggi. Intervenendo all'ultima edizione dei convegni organizzati a Milano nell'ambito dell'evento Shipping, forwarding & logistics meet industry, Giannotti ha ripercorso con un rapido excursus quanto avvenuto negli ultimi tempi sulle banchine italiane e in Parlamento. E' partito dal comma 590 della Legge Finanziaria che ha imposto la riduzione delle spese per l'acquisto di beni e servizi da parte delle Autorità di sistema portuale rispetto alla media delle stesse spese negli anni 2016, 2017 e 2018. Giannotti però ha ricordato: Nel 2106 le Autorità di sistema portuale non erano istituite. Come si fa? Anche ammesso e non concesso che si possano prendere i bilanci delle allora esistenti Autorità portuali, cosa succede a quelle **AdSP** che oggi sono formate da ex porti sedi di Autorità portuali più altri scali.

Questa misura voluta dal Governo pone poi un altro interrogativo: Come si faranno poi le manutenzioni? Come acquistare i servizi di digitalizzazione?. Non vuole essere polemico con Roma il segretario di **Assoporti** ma definisce tutte queste criticità dei dati di fatto. Durante il suo discorso è passato poi a esaminare le attività dei terminalisti che hanno l'esigenza di ricevere risposte definitive e in tempi rapidi. Se non hanno avuto un giusto ritorno degli investimenti hanno delle difficoltà. Come poter fare a migliorare questa cosa? ha domandato. Ricordando che invece la Cassazione recentemente ha sentenziato che i concessionari devono pagare l'Imu. Cosa che non era prevista prima. E poi: Il comma 761 della Legge di Bilancio aumenta del 3,5% l'aliquota dell'imposta sul reddito per gli operatori terminalisti. È un dato di fatto. Insomma vengono cambiate le carte in tavola e non certo a favore delle imprese che investono nei porti. Un passaggio Giannotti lo dedica alla capacità d'interventi rapidi da parte delle Autorità di sistema portuale sottolineando che recentemente il Provveditorato alle opere pubbliche (di Brindisi, ndr) ha dato un parere secondo il quale per aprire una finestra su un muro per realizzare un info point bisogna rifare il Piano Regolatore Portuale. Non mi invento nulla. L'ultima questione, la più importante e delicata, sulla quale Giannotti ha focalizzato la conclusione del suo intervento è la tassazione dei canoni portuali, materia che personalmente segue fin dal principio della procedura avviata da Bruxelles nel 2013. Cosa succederà? Due effetti ha spiegato il segretario generale di **Assoporti**. Se l'**AdSP** è chiamata a pagare le tasse sui canoni di concessioni e autorizzazione introitati, non dico che sia automatico ma è presumibile che ci sarà un aggravio di costi per i terminalisti ha detto. Poi ha proseguito aggiungendo: Le Autorità di sistema portuale sono dalla legge 84/1994 soggetti di regolazione per il coordinamento e controllo delle attività portuali. La riforma 169/232 (del 2016, ndr) non ha cambiato questo elemento, anzi semmai ha apportato una organizzazione ancora più centralistica, quindi la natura pubblica è quella. Per Bruxelles le concessioni e autorizzazioni sono frutto di attività economica. E aggiungo che noi per semplicità parliamo di tassazione dei canoni per autorizzazioni e concessioni, ma chi avesse avuto voglia e tempo di leggersi la documentazione della Commissione Europea può leggere che l'Europa se la prende anche con le tasse portuali, con tutte le risorse dello Stato per opere infrastrutturali e con i diritti di porto. Da qui le conclusioni: A quel punto diventa attività prevalente dell'Autorità di sistema portuale l'attività economica, quindi si trasforma da un



soggetto per il mercato a un soggetto nel mercato. Cambia radicalmente. Io dunque mi limito a dire che tutto quello che abbiamo conosciuto non ci sarà più e quello che sarà nessuno lo



sa. Nicola Capuzzo

Il Piccolo

Trieste

scenari

Il risiko immobiliare giocato su tre tavoli tra il Comune e la Cdp

L' ex caserma di via Rossetti, l' area di Campo Marzio, l' ex Manifattura Tabacchi: gli incastrati tra campus scolastici e mercati all' ingrosso

Massimo Greco Il triangolo no, nel 1978 Renato Zero non lo aveva considerato. Ma sono trascorsi da allora 42 anni e il Comune triestino lo ha preso in considerazione, in modo del tutto innocente. Un casto triangolo, o meglio una triangolazione, che ha come partner Cassa depositi e prestiti (Cdp), con cui da qualche anno il Municipio discute di importanti affari immobiliari senza però aver finora quagliato. Allora, tre le carte sul tavolo verde del business: l' ex caserma Vittorio Emanuele III in via Rossetti, l' area del Mercato ortofrutticolo in Campo Marzio, l' ex Manifattura Tabacchi vicino al Canale navigabile. Partite distinte ma connesse o meglio connettibili, come argomenta l' assessore all' immobiliare Lorenzo Giorgi, che illustra alcuni passaggi del risiko. Tutto parte dall' ex caserma in via Rossetti, un vastissimo compendio da 50.000 metri quadrati lordi, proprietà di Cdp che la stima 17 milioni di euro. Un anno fa si parlava di uno scambio con palazzo Carciotti, ma il negoziato non si è chiuso a causa delle quotazioni non coincidenti. Il Municipio è attratto dall' ex struttura militare perché è intenzionato a realizzare al suo interno un campus scolastico, che privilegerebbe l' insediamento delle succursali e degli istituti attualmente acquartierati negli edifici più fatiscenti. Gli stabili sono inseriti nel perimetro di via Rossetti, via Mameli, via Angeli, via Revoltella. Vengono considerati in discreto stato conservativo, di agevole trasformazione in chiave scolastica senza bisogno di stanziamenti troppo onerosi. Cdp sembra incline ad affittare, più che a vendere e si parla di una locazione annua attorno agli 800.000 euro, cifra ritenuta decisamente elevata dal Comune. E comunque, qualora si dovesse passare all' acquisto, largo Granatieri non intende prescindere dal diffalco dell' affitto versato. Qui passiamo alla seconda parte della triangolazione. Perché il Comune potrebbe considerare uno scambio con Campo Marzio, dove funziona l' ingrosso dell' ortofrutta: ma il valore di Campo Marzio ammonta ufficialmente a 26 milioni di euro, indicazione giudicata anch' essa fuori mercato. Quindi, l' operazione Rossetti-Campo Marzio deve essere calibrata onde evitare evidenti sperequazioni valutative. Terzo tassello: se Cdp accetta di intervenire su Campo Marzio con un importante investimento immobiliare, è lapalissiano che debba avere la disponibilità del terreno. In una città appassionata di storia come Trieste, il passato tende a non passare: rispunta l' ipotesi dell' ex Manifattura Tabacchi, proprietà di Fintecna, nella stiva di Cdp. Che potrebbe addirittura ospitare anche il Mercato ittico (oggi in affitto dell' **Autorità portuale** all' ex Gaslini), consentendo in questa maniera di risolvere due problemi con una sola mossa. E l' ex Duke, comprata per 1,2 milioni dall' Ezit in liquidazione allo scopo di accogliere l' ortofrutta? Andrebbe sul mercato. Quello immobiliare. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



lo sviluppo di portorosega

La Compagnia portuale si allarga Porta una gru e chiede magazzini

Si tratta di una Liebherr 550 che verrà spostata da Trieste entro la primavera Nel 2019 flessione dei traffici per il calo della cellulosa: 2,7 milioni di tonnellate

Giulio Garau Cominciano a vedersi le prime novità economiche nel porto di Monfalcone che da gennaio è passato in gestione all' **Autorità di sistema** portuale del mare Adriatico Orientale. La Compagnia portuale annuncia infatti un nuovo piano industriale e investimenti: si punta a una diversificazione dei traffici, verrà spostata una gru da Trieste ed è stata chiesta alla stessa Authority la disponibilità di nuovi magazzini coperti nelle aree dove opera in prevalenza la Compagnia portuale. Il nuovo piano industriale, spiega l'azienda, prevede un incremento dei traffici nel porto di Monfalcone non solo nei settori tradizionali dei prodotti siderurgici e forestali. Proprio parlando di queste due tipologie arriveranno nuovi prodotti (in particolare per una nuova area siderurgica della regione) e ci sarà una diversificazione logistica oltre che merceologica. Ma la novità più rilevante riguarda lo spostamento da Trieste a Portorosega, dove opera la Compagnia con più di 70 dipendenti diretti (oltre ai lavoratori ex articolo 17, circa il 40% degli avviamenti totali), della gru mobile Liebherr-Lhm 550 che era stata portata provvisoriamente nello scalo triestino. L'imponente gru sarà spostata probabilmente a inizio primavera. La compagnia oltre a questo ha chiesto, come detto, nuovi magazzini coperti all' **Autorità di sistema**, nelle aree di fronte alle banchine dove opera. «Se all'orizzonte potrebbero prospettarsi necessità di incremento degli spazi a disposizione anche nel settore dei prodotti siderurgici - spiega una nota dell'azienda - già i risultati del 2019, archiviato in questi giorni, confermano la precisa volontà di attuare una nuova fase di sviluppo». Un anno, il 2019, che si è chiuso con un bilancio in chiaroscuro per quanto riguarda i traffici. L'anno scorso infatti tra imbarchi e sbarchi la Compagnia portuale ha movimentato 2,7 milioni di tonnellate di merce con una lieve flessione del 2,6% dovuta essenzialmente ai traffici di cellulosa che hanno registrato un trend negativo del 15% rispetto al 2018, con una flessione che si attesta sulle 138 mila tonnellate. «L'andamento del mercato - ha sottolineato il capitano Giancarlo Russo, presidente e amministratore delegato della Compagnia portuale - rende positive le previsioni per il futuro, spingendoci a premere sull'acceleratore dello sviluppo sicuri di un produttivo confronto con l' **Autorità di Sistema** Portuale che dal primo gennaio ha la governance anche del Porto di Monfalcone per il **sistema** Mar Adriatico Orientale, nel pieno rispetto della L. 84/94 ed anche mediante la distribuzione intermodale nell'ottica del **sistema** portuale e della sostenibilità urbana ed ambientale, mettendo a frutto l'aiuto e l'attenzione al cluster marittimo-portuale previsto dalla Regione e dall'amministrazione Comunale di Monfalcone». Uno sviluppo dei traffici che si spera sia alimentato in futuro anche dai lavori di approfondimento del canale di accesso al porto dopo l'escavo che dovrebbe portare la profondità del canale a 12 metri e mezzo. Sono decenni che si attende l'infrastrutturazione del canale che deve essere dragato, ma finora tra bocciatura dei progetti, stop per problemi ambientali dovuti alla stessa progettazione e alle conseguenze sulla cassa di colmata non è partito nemmeno l'ombra di un cantiere e non si ha notizia del via nonostante il bando di gara già eseguito dalla Regione con sei aziende in lizza. L'unico lavoro che è stato svolto, tra mille difficoltà per le questioni dei fanghi e delle procedure ambientali con le relative autorizzazioni (e anche qui con più interventi da parte della Procura della Repubblica e conseguenti sequestri) è stata



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

la manutenzione del canale con il livellamento dei mammelloni che ha permesso di restituire le profondità originarie soprattutto agli accosti della banchina. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Spitz e Zincone audizione in Parlamento sul Mose

Dopo il convegno di sabato degli organismi di categoria degli ingegneri, Elisabetta Spitz e Cinzia Zincone oggi saranno a Montecitorio. Il super-commissario del **Mose** e il provveditore reggente apriranno infatti la serie di audizioni che per tre mesi terranno occupata la commissione Ambiente della Camera, che su iniziativa del deputato del Pd Nicola Pellicani ha avviato un'indagine conoscitiva sull'attuazione degli interventi realizzati per la salvaguardia di Venezia, in vista dell'esame del progetto di nuova legge speciale dello stesso dem. L'audizione inizierà alle 15.15 e sarà appunto la prima: mercoledì 19 toccherà al sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, poi ci saranno il governatore Luca Zaia, altri sindaci e le istituzioni, compresi i membri del governo. Sabato Spitz aveva confermato l'intenzione di effettuare il primo test di tutte le paratoie insieme per fine giugno, in modo da essere pronti ad alzare il **Mose** per l'autunno in caso di acque alte eccezionali come quella del 12 novembre, arrivata a quota 187 centimetri. Aveva anche confermato che i soldi ci sono tutti, nonostante le proteste del presidente dell'Ance di Venezia Giovanni Salmistrari, che lamentava come invece le imprese non fossero pagate in tempi ragionevoli, tanto da aver scritto una lettera minacciando lo stop ai lavori. Zincone aveva risposto che la colpa non era del Provveditorato, se non in minima parte, scaricandola - pur senza citarli - sui commissari del Consorzio Venezia Nuova, che non replicano. L'ingegner Alberto Scotti, il progettista del **Mose**, e il collega Enrico Foti avevano poi rintuzzato tutte le critiche all'opera, esaltandone la flessibilità. Parole che non sono piaciute a Vincenzo Di Tella, da anni acerrimo nemico del **Mose**, di cui contesta la tenuta, temendo invece il ribaltamento delle paratoie in condizioni di «risonanza», cioè di cicli di onde che creano instabilità: «Le paratoie potrebbero scardinarsi - afferma Di Tella - Potremmo trovarci con le dighe in piazza San Marco e i tunnel allagati: i danni a quel punto sarebbero incalcolabili». (a. zo.)



Mose, Spitz e Zincone in audizione alla Camera

SALVAGUARDIA VENEZIA Parte oggi alla Camera l'indagine conoscitiva sull'attuazione degli interventi realizzati per la salvaguardia di Venezia e l'esame della proposta di legge, di cui è relatore il deputato Nicola Pellicani, di aggiornamento della Legge Speciale. Gli argomenti saranno affrontati contestualmente e le audizioni saranno utilizzate per entrambe le questioni. Si parte dunque oggi pomeriggio, alle 15.15, quando saranno ascoltate Elisabetta Spitz, (Commissaria straordinaria per il Mose) e Cinzia Zincone, (Provveditrice vicaria interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia). Si continuerà nelle prossime settimane con le audizioni di tutti i soggetti istituzionali interessati, quindi sarà la volta di esperti, rappresentanti di associazioni e società civile. E mercoledì 19 sarà la volta del sindaco Luigi Brugnaro. Successivamente saranno ascoltati gli altri soggetti istituzionali: il presidente della Regione Luca Zaia, i sindaci dei Comuni di Chioggia, Mira, Jesolo e Cavallino-Treporti, il primo Procuratore di San Marco Carlo Alberto Tesserin, il comandante della Capitaneria di Porto Pietro Pellizzari, il presidente dell'**Autorità di sistema Portuale del mare Adriatico settentrionale Pino Musolino**, il comandante provinciale della Guardia di finanza, alcuni rappresentanti del Consiglio di Bacino della Laguna di Venezia, il capo della Protezione Civile, i rappresentanti di presidenza del Consiglio, ministero dei Beni Culturali, ministero della Ricerca, ministero dell'Economia, ministero delle Infrastrutture e ministero dell'Ambiente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Problemi irrisolti sulle paratoie» Dubbi degli ingegneri, bufera sul Mose

Affondo di D'Alpaos e Di Tella dopo il convegno all' Ateneo Veneto: «In queste condizioni non si potrà mai collaudare»

Alberto Vituccivenezia. Nuova bufera sul Mose. «Non si potrà mai collaudare finché non si fanno le prove con il mare agitato», denunciano gli ingegneri Vincenzo Di Tella, Gaetano Sebastiani e Paolo Vielmo, «il Mose non ha un progetto. E il problema della risonanza delle paratoie in condizioni meteo avverse non è mai stato risolto». Il convegno sulla grande opera organizzato dal Collegio e dall' Ordine degli Ingegneri all' Ateneo veneto ha riaperto le polemiche. Accuse per i lavori a "porte chiuse", senza la possibilità di fare domande. Per l' assenza in mancanza di invito di molti protagonisti e in particolare dei commissari del Consorzio Venezia Nuova. Giuseppe Tattara, docente di Economia a Ca' Foscari e autore di numerosi studi su Mose, laguna e grandi navi, attacca: «Noi veneziani non possiamo non essere offesi da questo modo superficiale di affrontare un problema così complesso. Non è stato affrontato alcune dei problemi tecnici che di questa struttura, non sono date risposte». Scuote la testa anche il professor Luigi D' Alpaos, una delle massime autorità in materia di idrodinamica lagunare. I suoi dubbi sull' efficacia del Mose sono stati ignorati. «Non ti ascoltano», dice D' Alpaos amareggiato. Eppure i suoi studi sugli effetti delle dighe mobili in laguna fanno riflettere. L' erosione e i danni provocati dallo scavo di canali, l' aumento del livello del mare, sottovalutati negli ultimi anni, che potrebbe costringere a chiudere il Mose una volta al giorno, con danni alla laguna e al porto. Un convegno che doveva «fare chiarezza» sul grande progetto. Ma che ha finito per riaccendere antiche polemiche. L' ingegnere Alberto Scotti, progettista del Mose, ha ribadito che «si tratta dell' unica soluzione per difendere la laguna dalle acque alte eccezionali». Polemiche anche sull' intervento della commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Protagonista di un acceso diverbio con il presidente dell' Ance Giovanni Salmistrari. Quest' ultimo ha chiesto a nome delle piccole imprese del Consorzio il pagamento dei lavori già fatti. «Non ci hanno nemmeno risposto», ha detto. Perché un convegno sulla bontà del Mose? Dopo qualche anno di pausa, dovuto anche all' inchiesta giudiziaria e allo scandalo delle tangenti, il Mose è tornato sotto i riflettori dopo l' Acqua alta eccezionale del 12 novembre. La politica ha fretta di concludere un' opera costata fin qui 5 miliardi e mezzo di euro, progettata trentacinque anni fa e non ancora conclusa. La politica è la grande assente anche dal dibattito degli ultimi giorni. Le imprese premono per eliminare i commissari straordinari e riprendere in mano il governo del Consorzio. Ci sono da portare a termine i lavori del Mose, garantire le riparazioni e la manutenzione, e anche gli altri interventi previsti dal Piano Europa. Lavori che riguardano anche la sistemazione ambientale, il restauro dell' Arsenal e gli interventi compensativi alle bocche di porto. In larga parte già affidati alle imprese minori (Kostruttiva, Renzo Rossi, Salmistrari Calzolari, Chiappini e Paganelli), rimaste nel Consorzio dopo la fuoriuscita delle tre grandi sorelle Mantovani, Condotte, Grandi Lavori Fincosit. «Ma i contratti non vengono onorati», hanno scritto le imprese in una lettera inviata alla Spitz e al



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Provveditore Cinzia Zincone. «Se non ci pagano e non ci danno assicurazioni per l'immediato futuro dovremo sospendere i lavori. Gli operai li dobbiamo pagare il 10 del mese, non possiamo aspettare ancora». --©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il dibattito parlamentare

La nuova Legge Speciale oggi Spitz e Zincone alla Camera

Il 19 febbraio toccherà al sindaco Luigi Brugnaro, poi agli altri enti alla Regione e ai ministeri. Si parlerà anche di Agenzia di e del Magistrato alle Acque

veneziana. Audizioni alla Camera per mettere a punto la nuova Legge Speciale. Da stamattina alla Commissione Ambiente di Montecitorio sfileranno dirigenti dello Stato e politici per illustrare «lo stato di attuazione degli interventi realizzati per la salvaguardia di Venezia. Ma anche per cominciare l'iter della nuova Proposta di Legge firmata da un gruppo di deputati tra cui il veneziano del Pd Nicola Pellicani. Oggi nel pomeriggio sarà la volta delle due donne che da qualche mese guidano la salvaguardia: la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz e la provveditrice vicaria interregionale per le Opere pubbliche Cinzia Zincone. mercoledì 19 febbraio sarà la volta del sindaco Luigi Brugnaro, poi il Presidente della Regione; i sindaci di Chioggia, Mira, Jesolo e Cavallino-Treporti; il Primo Procuratore di San Marco; il Comandante della Capitaneria di **Porto**. E, ancora: il presidente dell' Autorità di sistema Portuale, il comandante provinciale della Guardia di finanza; rappresentanti del Consiglio di Bacino della Laguna di Venezia. E infine il Capo della Protezione Civile, i rappresentanti di Presidenza del Consiglio, Ministero dei Beni Culturali, Ministero della Ricerca, Ministero dell' Economia, Ministero delle Infrastrutture e Ministero dell' Ambiente. Una pattuglia nutrita. L' obiettivo è ripercorrere quanto fatto negli ultimi decenni con i soldi dello Stato. Mose e non soltanto. Qualcosa come 12 miliardi di euro arrivati in laguna per gli interventi di difesa. Che in molti casi non sono ancora stati portati a termine. In discussione anche la nuova governance della salvaguardia, solo tracciata durante l' ultimo Comitato del 26 novembre. Sarà costituita una nuova Agenzia per la gestione della Salvaguardia. Un tavolo di coordinamento di cui dovranno far parte i ministeri, il Comune, la Regione e la Città metropolitana. I lavori del Mose si dovrebbero concludere come da cronoprogramma entro il 31 dicembre del 2021. Li porterà a termine il Consorzio Venezia Nuova, oggi in amministrazione straordinaria dopo lo scandalo del 2014. Il coordinamento delle operazioni è stato affidato alla commissari Spitz, con poteri speciali e deroghe rispetto alla legge sugli appalti. Il controllo pubblico dovrebbe essere garantito dal Provveditorato. Ma si tratta di delineare lo scenario del dopo fine lavori., La gestione di un' opera difficile e complessa e la sua manutenzione, che costerà non meno di 100 milioni di euro ogni anno. Incarichi che dovranno essere affidati con gare pubbliche e non più in regime di monopolio. Per questo la nuova proposta di legge prevede anche il ripristino del Magistrato alle Acque, cancellato nel 2014 dopo secoli di storia. --A.V.



Industria crocieristica ed ambiente - I porti europei al Cruise 2030 Call for Action

Incontro dei maggiori porti crocieristici europei. Formalizzate le strategie comuni per supportare lo sviluppo sostenibile della crocieristica in ciascun territorio . PALMA DI MAIORCA - Industria crocieristica ed ambiente questo il tema dell' incontro Cruise 2030, svoltosi a Palma di Maiorca , presso la sede dell' Autorità portuale delle Baleari, e che ha visto riuniti i rappresentanti di 8 tra i maggiori porti crocieristici europei: Amsterdam, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia, Palma di Maiorca e Venezia. L' iniziativa ' Cruise 2030 CALL FOR ACTIONI" ha visto la formalizzazione di strategie comuni all' interno delle quali ciascun porto dovrà individuare una via per supportare lo sviluppo sostenibile della crocieristica nel proprio territorio . La necessità è infatti quella di bilanciare l' attività svolta nell' ambito dell' industria del crocierismo coniugata ai temi ambientali di cui si fanno promotrici le città portuali che ospitano i porti. Nel corso della giornata sono state presentate le conclusioni dello studio commissionato dall' Autorità veneziana e condotto da Risposte Turismo sul tema ' Verso un nuovo equilibrio tra porti, destinazioni turistiche e crocieristica ' - Presente il presidente dell' Authority veneziana,

Pino Musolino - L' analisi interpreta i dati raccolti negli 8 porti europei presenti ed evidenzia la crescita dell' industria crocieristica negli ultimi anni, nel contesto di una crescita globale dei flussi turistici, riconoscendo che ci possono essere anche ricadute negative a livello locale, quali l' impatto ambientale e la pressione generata dai turisti nei centri storici. Lo studio indica che il futuro dell' industria crocieristica dipende dalla sua capacità di trovare una situazione di comune vantaggio e per le compagnie e per le città portuali. Tra i principali argomenti discussi nel corso dell' incontro: o La definizione di iniziative che spingano le compagnie crocieristiche ad attivarsi per ridurre gli impatti ambientali nei porti. Tra le misure suggerite dalle autorità portuali: il rifornimento in banchina, l' uso di carburanti con contenuto di zolfo dello 0,1%, l' uso del GNL, la riduzione della velocità delle navi, il coinvolgimento dell' intera catena turistica, etc. o La decisione di posporre temporaneamente l' entrata di nuovi porti nel gruppo di lavoro Cruise 2030. o L' obiettivo ultimo è la definizione di nuovi standard per un' industria crocieristica sostenibile, con particolare attenzione alle necessità dei porti e dei territori in cui sono inseriti. La possibilità di adottare precisi standard per un nuovo tipo di flotta di classe Europa, compatibile con le caratteristiche dei porti europei. o La cooperazione sugli obiettivi prefissati deve passare per l' interazione e la discussione con le autorità locali, in un contesto che renda possibile il governo delle diverse destinazioni turistiche nel loro complesso, piuttosto che attraverso una negoziazione continua con i singoli attori istituzionali. Il prossimo incontro del gruppo di lavoro è programmato per giugno 2020 e sarà ospitato e organizzato dal porto di Cannes.



Cruise 2030: il futuro del settore dipende dalla capacità di trovare un equilibrio sostenibile

(FERPRESS) - Roma, 10 FEB - Si è riunito nei giorni scorsi a Palma di Maiorca, nella sede dell' **Autorità portuale** delle Baleari, il gruppo di lavoro Cruise 2030 comprendente delegazioni da 8 tra i maggiori porti crocieristici europei, tra cui Amsterdam, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia, Palma di Maiorca e Venezia. I delegati, tra cui il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino**, si sono dati appuntamento per rinnovare e formalizzare il loro impegno rispetto all' iniziativa "Cruise 2030 CALL FOR ACTION" e hanno stabilito che l' obiettivo principale dev' essere la definizione di strategie comuni all' interno delle quali ciascun porto può individuare una via per supportare lo sviluppo sostenibile della crocieristica nel proprio territorio tale da bilanciare le necessità dell' industria, dell' ambiente e delle città portuali stesse. Nel corso della giornata sono state presentate le conclusioni dello studio commissionato dall' **Autorità veneziana** e condotto da Risposte Turismo sul tema "Verso un nuovo equilibrio tra porti, destinazioni turistiche e crocieristica". L' analisi interpreta i dati raccolti in 8 porti europei ed evidenzia la crescita dell' industria crocieristica negli ultimi anni, nel contesto di una crescita globale dei flussi turistici, riconoscendo che ci possono essere anche ricadute negative a livello locale, quali l' impatto ambientale e la pressione generata dai turisti nei centri storici. Lo studio indica che il futuro dell' industria crocieristica dipende dalla sua capacità di trovare una situazione di comune vantaggio e per le compagnie e per le città portuali. Tra i principali argomenti discussi nel corso dell' incontro:

- o La definizione di iniziative che spingano le compagnie crocieristiche ad attivarsi per ridurre gli impatti ambientali nei porti. Tra le misure suggerite dalle **autorità** portuali: il rifornimento in banchina, l' uso di carburanti con contenuto di zolfo dello 0,1%, l' uso del GNL, la riduzione della velocità delle navi, il coinvolgimento dell' intera catena turistica, etc.
- o La decisione di posporre temporaneamente l' entrata di nuovi porti nel gruppo di lavoro Cruise 2030.
- o L' obiettivo ultimo è la definizione di nuovi standard per un' industria crocieristica sostenibile, con particolare attenzione alle necessità dei porti e dei territori in cui sono inseriti. La possibilità di adottare precisi standard per un nuovo tipo di flotta di classe Europa, compatibile con le caratteristiche dei porti europei.
- o La cooperazione sugli obiettivi prefissati deve passare per l' interazione e la discussione con le **autorità** locali, in un contesto che renda possibile il governo delle diverse destinazioni turistiche nel loro complesso, piuttosto che attraverso una negoziazione continua con i singoli attori istituzionali. Il prossimo incontro del gruppo di lavoro è programmato per giugno 2020 e sarà ospitato e organizzato dal porto di Cannes.



Nuova linea break bulk di Aal Shipping con scalo a Marghera

La compagnia di navigazione singaporiana Aal Shipping ha annunciato l'attivazione di una nuova linea regolare break bulk che collega con frequenza mensile il Europa, Medio Oriente, India ed Estremo Oriente. Le navi, da 31.000 tonnellate di portata, 40.000 metri cubi di capacità e 700 tonnellate di sollevamento, sono specificamente dedicate alle spedizioni multipurpose, project cargo e heavy lift. La rotazione base' prevede scali nei porti di Anversa, Marghera, Jebel Ali, Dammam, Mumbai, Singapore, Shanghai, Tianjin e Masan.

The screenshot shows the homepage of shippingitaly.it. At the top, there are social media icons for Facebook, LinkedIn, and Twitter. The main header features the 'SHIPPING ITALY.IT' logo, the name 'AL FERRARI EDITORIALE', and the tagline 'P&I purists since 1959'. Below the header, it states 'Il quotidiano on-line del trasporto marittimo' and lists the editorial staff: 'Nicola Capozzi - Direttore Responsabile'. A navigation menu includes 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CARRIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICHE ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. A search bar is also present.

The main article is titled 'Nuova linea break bulk di Aal Shipping con scalo a Marghera'. It includes a photograph of a large green cargo ship docked at a port with yellow cranes. To the right of the image are logos for 'SMET' (Sustainability First) and 'FEDERAGENTI'.

The article text reads: 'La compagnia di navigazione singaporiana Aal Shipping ha annunciato l'attivazione di una nuova linea regolare break bulk che collega con frequenza mensile il Europa, Medio Oriente, India ed Estremo Oriente. Le navi, da 31.000 tonnellate di portata, 40.000 metri cubi di capacità e 700 tonnellate di sollevamento, sono specificamente dedicate alle spedizioni multipurpose, project cargo e heavy lift. La rotazione base' prevede scali nei porti di Anversa, Marghera, Jebel Ali, Dammam, Mumbai, Singapore, Shanghai, Tianjin e Masan.'

At the bottom of the article, it says: 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY'.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Infrastrutture e porti, vertice con il Governo su progetti e tempistica

Riunione operativa per i lavori necessari ai traffici legati soprattutto al Vado Gateway e al Reefer: Rfi pronta a investire sul trasporto merci in treno L' incontro al Ministero dei Trasporti, a fine gennaio, almeno sulla carta ha sbloccato la situazione delle infrastrutture nella zona di Vado. Ora si entra nel vivo e venerdì il sottosegretario Salvatore Margiotta e il nuovo coordinatore della Struttura tecnica di missione del Mit, il professor Giuseppe Catalano, sono attesi a Vado per un nuovo incontro, più operativo, con il sindaco Monica Giuliano e il presidente della Provincia Pierangelo Olivieri. A questo giro dovrebbero essere presenti anche il governatore Giovanni Toti e il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio, o i loro delegati. Ovviamente saranno della partita **Autorità di sistema portuale**, Autofiori, che deve presentare il progetto del casello di Bossarino, e Apm Terminals, ossia il maggiore operatore e il soggetto che dovrebbe generare i traffici di merci per i quali serviranno le nuove infrastrutture. Margiotta era stato chiaro: ha dato tempo a tutti i soggetti di riordinare la documentazione per presentarsi con idee chiare e una tempistica precisa. Dalla quale non si potrà derogare con l' "allegria" che si è vista in altre occasioni e in altre zone. Anche perché le navi cominciano ad arrivare alla piattaforma "Vado Gateway", il traffico di container del Reefer Terminal è ormai ripreso e punta a tornare ai livelli precedenti alla crisi del Gruppo Orsero (che poi aveva ceduto il Reefer proprio ad Apm Terminals). È già stato allestito ed è partito da Vado anche il primo treno di prova diretto verso il polo logistico di Rubiera, in provincia di Modena. Quello che ancora manca è il completamento di un ciclo di infrastrutture che separi nettamente il traffico merci da quello locale. Traducendo, per i vadesi significa non avere i camion che passano sotto alle finestre. Occorreranno ancora alcuni mesi, durante i quali l' operatività della piattaforma non sarà ancora al 100%, però non ci si può più permettere di perdere tempo. I lavori per la ristrutturazione e l' adeguamento della strada di scorrimento sono affidati alla Provincia con finanziamento dell' **Autorità portuale** (11 milioni già stanziati). Un' operazione necessaria per non paralizzare la viabilità e collegare il porto di Vado con lo svincolo autostradale di Savona. Poi una buona parte dei camion dovrebbe essere assorbita dal casello di Bossarino, il cui progetto definitivo è ormai quasi pronto, e dalla viabilità dedicata che il Comune e l' **Autorità portuale** stanno definendo sfruttando le aree dismesse dell' ex Tri. Ma nel frattempo si punta a programmare un maggiore ricorso al trasporto su treno, andando anche oltre quel 40% previsto inizialmente. Rete Ferroviaria Italiana ha già annunciato il suo piano pluriennale nazionale e si è detta pronta a intervenire, con uno stanziamento di 20 milioni di euro, per adeguare il nodo ferroviario e far arrivare i container dalla piattaforma a Parco Doria. - G. V.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Dogane, manca il personale «Con la Maersk è rischio caos»

Già chiesto un rafforzamento dell' organico, che attualmente è sotto i livelli nominali. Ma le procedure vanno a rilento, si teme un blocco delle procedure «L' Ufficio delle dogane rischia di non "reggere" l' impatto della piattaforma Maersk. È da tempo sottorganico e la mole di lavoro che si presenterà nei prossimi mesi è insostenibile in queste condizioni». A lanciare l' allarme è il sindacalista **Ciro Ferrentino**, della funzione pubblica di Cgil. Basti un paragone: oggi, a Savona, sono in servizio 60 dipendenti, benché la pianta organica preveda 72 unità. Nell' ufficio di La Spezia, che opera con i ritmi di lavoro a cui presto sarà sottoposta anche Savona, con l' attività a pieno regime della Maersk, sono in 132. Da qui, l' appello per le nuove assunzioni o, almeno, per l' arrivo di personale in mobilità. Ma le risposte tardano ad arrivare, mentre i mesi passano e il rischio di un rallentamento dei lavori è concreto. «Avremo, a breve, una concomitanza di fattori che peserà sulle Dogane di Savona - spiega Ferrentino- Il personale, già in numero ridotto rispetto al previsto, subirà un ulteriore taglio con sette pensionamenti, alcuni legati a "quota cento". Il tutto, nel momento in cui la Piattaforma di Vado inizierà a lavorare a pieni ritmi. Abbiamo già avviato una serie di riunioni con i dirigenti per affrontare il tema delle assunzioni, ma il meccanismo è lento». La via intrapresa, intanto, è quella della mobilità: il passaggio, cioè, del personale da altri enti, ad esempio la polizia municipale, all' Ufficio Dogane. Un posto che fa gola, anche dal punto di vista salariale. Ma il percorso procede con lentezza: chi ha già sostenuto il colloquio e il via all' assunzione da parte delle Dogane, in alcuni casi, non ha ricevuto il nullaosta dell' ente di appartenenza non potendo, così, entrare in servizio. Un meccanismo che riguarda parecchi vigili, dai comandi liguri e non solo, che hanno chiesto di essere trasferiti alle Dogane, a Savona, ma non riescono ad ottenere il nullaosta. «Il pericolo - dice Ferrentino- è che il numero ridotto di personale rallenti il lavoro in porto che si accumulerà con Maersk». Tempi stretti anche per la formazione. «Oggi - concludono dalla Cgil- la tipologia di merce, in arrivo a Vado, è nota e il personale conosce le procedure. Con il traffico legato alla Piattaforma, la varietà sarà ampia e il personale dovrà essere formato in modo adeguato. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro con la dirigenza: speriamo di avere risposte positive». - S. C.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

vado ligure

Maersk, venerdì un mega-vertice per risolvere il nodo delle strade

La piattaforma è pronta a operare a pieno regime, ma c'è da trovare al più presto una soluzione per traffico pesante, treni e nuovo casello

ANTONIO AMODIO

antonio amodio vado I. Vado Gateway è ormai una realtà e, dopo l'inaugurazione dello scorso 12 dicembre, è attesa a giorni la prima nave in banchina. Ma se l'infrastruttura punta a funzionare a pieno regime secondo il cronoprogramma stabilito, restano ancora molti punti interrogativi legati soprattutto alla viabilità destinata ai mezzi pesanti da e per la piattaforma container. Il tanto atteso casello autostradale di Bossarino non vedrà la luce prima di almeno due-tre anni. I lavori di potenziamento e di adeguamento ai nuovi flussi di traffico della strada di scorrimento Savona - Quiliano - Vado sono ancora in alto mare, anche il nodo ferroviario tra il parco retrostante la piattaforma e il parco Doria è lontano da una soluzione. In pratica, la piattaforma è stata costruita e completata a velocità incredibile, il contorno invece - non meno importante - è rimasto praticamente al palo. Oggi la piattaforma è pronta a decollare ma è come un'isola in un mare di difficoltà. A questi problemi dovrebbe dare una risposta (si spera) esaustiva il vertice previsto per venerdì mattina a Villa Groppallo a Vado Ligure. Oltre al sindaco Monica Giuliano, e al presidente della Provincia Pieraneglo Olivieri accompagnato dal direttore Giulia Colangelo, intorno al tavolo siederanno anche il presidente di **Autorità portuale di Sistema** Paolo Emilio Signorini, l'amministratore delegato di Autostrade dei Fiori Bernardo Magri, i dirigenti di Apm Terminals Paolo Cornetto e Rino Canavese e Enrico Cieri per Rfi. Da Roma in videoconferenza risponderà una task force di tecnici coordinata dal sottosegretario Salvatore Margiotta. Presenti anche Anas e la Regione Liguria. Spiega il sindaco di Vado Ligure Monica Giuliano: «Sarà la sede per tracciare davvero il cronoprogramma di opere per noi fondamentali come il casello di Bossarino, gli interventi sulla superstrada e la nuova viabilità distinta tra mezzi pesanti e mezzi ordinari. Un altro capitolo importante sarà quello dell'adeguamento ai nuovi traffici del nodo ferroviario tra il parco della piattaforma e il Parco Doria. Il progetto c'è, e ci saranno anche i finanziamenti per poterlo realizzare». Servirà comunque per trasferire su rotaia almeno il 40% dei traffici collegati alla piattaforma anche un potenziamento, di cui si parla da almeno un trentennio, delle linee ferroviarie tra Savona - Torino e Savona - Alessandria. Paolo Canavese, dirigente savonese di Port Authority di **sistema**, ha spiegato: «I primi treni con i container di Vado Gateway sono già partiti da Vado Ligure, ora dobbiamo lavorare per adeguare il collegamento tra Vado e Parco Doria per garantire una corretta mobilità delle merci sbarcate in banchina e per impattare il meno possibile sulla viabilità con il trasporto su gomma. Un obiettivo questo che contiamo si possa raggiungere discutendolo nel prossimo vertice vadese». Nelle scorse settimane si era già tenuto a Roma un incontro tecnico con tutti i soggetti interessati per tracciare il percorso da sviluppare venerdì prossimo. La speranza è che questa volta ci siano finalmente non solo i progetti e i finanziamenti ma anche le date di inizio e fine lavori delle principali opere. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



In arrivo la prima nave al nuovo terminal container di Vado Ligure, progetto da 450 mln euro

ILARIA GUIDANTONI

E' attesa a brevissimo la prima nave che farà scalo nel nuovo terminal container inaugurato a Vado Ligure lo scorso dicembre 2019, la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni e completa un investimento complessivo di circa 450 milioni di euro , di cui 180 milioni investiti da APM Terminals , tra le principali società terminalistiche al mondo, parte del gruppo danese AP Moller-Maersk , leader globale nei trasporti e nella logistica (dei 180 milioni, 43 milioni sono in project financing). L' opera è stata commissionata dall' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale, ma a gestire l' infrastruttura per i prossimi 50 anni sarà APM Terminals Vado Ligure spa la cui holding è controllata da APM Terminals al 50,1%, insieme ai cinesi di Cosco Shipping Ports al 40% e a Qingdao Port International , con il 9,9% (si veda qui il comunicato stampa). Le navi del servizio Me2 di Maersk, che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India, e del servizio Mmx, che collega il Mediterraneo col Nord America, faranno scalo a Vado proprio a partire da questo mese. Paolo Cornetto "Il nuovo terminal risponde alle nuove e accresciute necessità delle compagnie

marittime di poter operare in scali che siano attrezzati per ospitare le mega-navi di ultima generazione, le quali hanno caratteristiche tali da richiedere fondali e banchine di accresciute dimensioni", ha detto infatti a BeBeez Paolo Cornetto , amministratore delegato di APM Terminals Vado Ligure, sottolineando che "il nuovo terminal container punta anche all' efficienza attraverso l' automazione". Si tratta infatti di un terminal semi-automatizzato. In particolare il piazzale sarà il primo in Italia a essere altamente automatizzato, visto che le gru di piazzale, dette anche ARMG (Automatic Rail Mounted Gantry cranes), opereranno in completa autonomia con l' operatore che interverrà soltanto in caso di necessità su singole operazioni da una sala di controllo in remoto, grazie a un particolare software. L' obiettivo è movimentare via ferrovia il 40% del traffico container. Inizialmente saranno 5 i treni settimanali da Vado verso i vari snodi nel Nord del Paese, fra cui Milano e Padova, ma il loro numero è destinato a salire progressivamente. Nella prima fase il terminal opera su un tratto di banchina lungo 450 metri, ma dal prossimo luglio potrà utilizzare l' intera lunghezza di banchina, per 700 metri lineari complessivi, raggiungendo la capacità di 900 mila TEUs all' anno. Con fondali a filo banchina di 17.25 metri e un' altezza di ben 4.5 metri sopra il livello del mare, il nuovo terminal container di Vado Gateway può accogliere senza limitazioni anche le "grandi navi" di ultima generazione (le cosiddette Ultra large container ships). Quanto agli obiettivi di sviluppo, Cornetto ha precisato: "Vogliamo diventare un importante punto di ingresso e di uscita per merci che arrivano o partono da Paesi Centro Europei (Svizzera, sud-Germania, Francia nord-occidentale), svolgere davvero la funzione di terminale marittimo della Nuova Via della Seta . Ma speriamo di collegare attraverso Vado Ligure tutti i principali mercati mondiali e non solo quelli del Far East." Ma c' è anche un importante effetto di indotto sul territorio. "La nostra attività dovrà garantire un ritorno al territorio, e già lo sta facendo in termini di occupati diretti. C' è poi tutta un' economia indotta che si sviluppa intorno alle attività portuali", ha detto il manager, aggiungendo che "un altro obiettivo è quello di contenere al minimo l' impatto ambientale. Il terminal è assolutamente green, con mezzi di sollevamento elettrici o ibridi. Ma le infrastrutture esterne (strade e ferrovia) devono essere migliorate per limitare i rischi legati al traffico pesante, oltre che per



garantire migliore funzionalità del **sistema** logistico. Su questo ultimo punto le Istituzioni locali e il governo stanno concretamente lavorando per accelerare l' iter di alcuni importanti interventi". Quanto al tipo di business, ha detto ancora Cornetto, "le compagnie marittime sono i nostri principali clienti, ma offriamo anche servizi



Be Beez

Savona, Vado

di logistica ad alcuni clienti diretti, come nel caso del Magazzino Frutta di Reefer Terminal , il terminal multipurpose adiacente al nuovo terminal container che controlliamo". Come detto, la capacità del nuovo terminal container a regime sarà di circa 900 mila TEU all' anno, che uniti ai 250 mila del Reefer Terminal, faranno di Vado Gateway uno snodo in grado di superare il milione di TEU complessivi l' anno. di Ilaria Guidantoni.

Avvenire

Genova, Voltri

Nave delle armi Parte indagine internazionale

La procura di **Genova** ha chiesto l' autorizzazione a procedere al ministero della Giustizia, Alfonso Bonafede, per la vicenda della Bana, il cargo libanese sospettato di avere trasportato cingolati e armi dalla Turchia in Libia. La Digos sentirà di nuovo il marittimo che per primo ha segnalato alle autorità italiane i traffici del mercantile e ha chiesto asilo. Il mercantile è fermo nel **porto** di **Genova** da lunedì, per verifiche tecniche. I pm avevano aperto una inchiesta per traffico internazionale di armi. Il comandante è indagato mentre è stato sequestrato parte del cargo. La nave, scortata da due fregate turche, era stata avvistata dalla marina militare francese lo scorso 30 gennaio.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Signorini chiede più personale, ma l'emergenza adesso è il rischio di crollo dei volumi dall'Asia. Fermata la prima rotta marittima dalla Cina per Genova. Cosulich: «Abbiamo già perso il 5%»

Più controlli in banchina. Il porto teme il calo dei traffici

Simone Gallotti / GENOVA Parla di fronti, Paolo Emilio Signorini, il presidente del porto di Genova. Come in una guerra, quella che il principale scalo italiano sta combattendo su due posizioni con armi che rischiano di essere spuntate «perché servirebbe più personale per i controlli». Il fronte del possibile contagio «non preoccupa, per ora. Ma l'emergenza non è finita, c'è sempre la possibilità che qualche focolaio nascosto covi ancora sotto la cenere». Il livello di attenzione è diventato massimo sui passeggeri delle navi da crociera, sui marittimi imbarcati sui cargo che fanno il giro del mondo e poi approdano in Italia e sul personale degli operatori portuali. Ma il coronavirus cinese non viaggia nei container e «per ora fila tutto liscio» dice Signorini. «I controlli sono effettuati dalla sanità marittima e in caso di emergenza arriva la task force da Roma». Per riuscire però a tenere alta la guardia, serve più personale: «Anche se non potremmo comunque ispezionare tutte le navi da cima a fondo» dice Signorini che è preoccupato dall'impatto sull'operatività. Ed è questo l'aspetto più critico. Anche i camalli che lavorano a stretto contatto con la merce cinese sono tranquilli: «I controlli si sono alzati - ripetono in banchina - vediamo più personale sui moli. Meglio così, ma non siamo preoccupati». Sulle calate di Genova i militari della Capitaneria di porto e il personale sanitario adesso sono più presenti e i controlli a bordo sono più severi. Le navi cargo invece non partono dalla Cina perché non ci sono container da spedire. «I marittimi sono tra i lavoratori più controllati a livello sanitario» spiega Filippo Guadagna, il manager che guida una delle principali agenzie di collocamento di marittimi in Europa. Negli uffici genovesi di Sirius non si respira aria di emergenza «nonostante le centinaia di navi cargo che gestiamo. Ci sono controlli sanitari prima di imbarcarsi, il medico di bordo segnala ogni caso sospetto». Il fronte che preoccupa di più è quello commerciale. «Abbiamo perso il 5% dei volumi in queste prime settimane» racconta Augusto Cosulich, l'uomo che rappresenta Cosco in Italia, il colosso cinese delle spedizioni via mare. «E siamo solo all'inizio, ma stiamo vivendo una fase di isteria: la gente pensa che il virus arrivi con la merce spedita dalla Cina. I marittimi imbarcati su una nave che arriva dall'Asia stanno un mese in navigazione. E' come se si sottoponessero ad un'auto-quarantena. Mi spaventano molto di più gli effetti economici». Le fabbriche di Pechino infatti sono ferme e i container non partono. La stragrande maggioranza della produzione asiatica destinata ai nostri mercati passa da Genova: Shanghai è il secondo scalo nella classifica degli scambi commerciali, con quasi 170 mila contenitori che ogni anno arrivano sulle banchine genovesi. Il primo è Singapore che tocca i 250 mila container. Nei primi dieci hub marittimi collegati con la Liguria, cinque posizioni sono occupate da porti asiatici: dal Far East arrivano più di mezzo milione di container. Prodotti finiti, parti meccaniche, pezzi per il settore dell'auto: è tutta merce destinata alla nostra industria che non parte. «E' ovvio che ci sarà un impatto» conferma Giampaolo Botta, il direttore degli spedizionieri genovesi. «E l'onda lunga deve ancora arrivare: gli effetti veri li avvertiremo solo tra un mese». E tutti sono preoccupati perché il commercio via mare con l'Asia pesa per il 20/25% del totale. Ieri una delle principali alleanze tra compagnie marittime (La Ocean Alliance) ha sospeso i viaggi delle navi dall'Asia all'Europa: manca la merce da imbarcare e così Genova perde altro traffico. Alle shipping line va anche peggio: le perdite per l'emergenza coronavirus, arrivano a 350 milioni di dollari a settimana. Gli analisti sono sicuri



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

che il conto sarà salato anche per il sistema produttivo italiano. -

Con Stazioni Marittime

Moby e il debito da due milioni

di Marco Preve Un debito di oltre due milioni di euro con Stazioni Marittime agita in questi giorni le acque del porto di Genova. Per la precisione si tratta di due milioni e centomila euro che le compagnie Moby e Tirrenia devono a Stazioni Marittime per i servizi forniti agli accosti per i traghetti. Una cifra considerevole che sta diventando un motivo di tensione all'interno della società per due motivi. Il primo è quello legato all'attuale difficile situazione economica del gruppo di Vincenzo Onorato. La seconda ragione è connessa a una serie di imbarazzi. Stazioni Marittime è infatti una spa controllata da otto soci. I a pagina 5 k Ponte dei Mille.



Il caso Presentato un piano di rientro dettagliato ma in porto la vicenda fa discutere

Moby e il maxi debito con Stazioni Marittime

Il gruppo di Onorato - che comprende Tirrenia - attraversa un momento di difficoltà e deve due milioni di euro alla società che gestisce gli accosti

di Marco Preve Un debito di oltre due milioni di euro con Stazioni Marittime agita in questi giorni le acque del porto di Genova. Per la precisione si tratta di due milioni e centomila euro che le compagnie Moby e Tirrenia devono a Stazioni Marittime per i servizi forniti agli accosti per i traghetti. Una cifra considerevole che sta diventando un motivo di tensione all' interno della società per due motivi. Il primo è quello legato all' attuale difficile situazione economica del gruppo di Vincenzo Onorato. La seconda ragione è connessa a una serie di imbarazzi. Stazioni Marittime è infatti una spa controllata da otto soci tra cui Moby e Cin (Compagnia italiana di Navigazione, la ex Tirrenia) con il 7,33% e il 2,44% di quote. Il resto dell' azionariato è nelle mani di Costa Crociere con il 13%, Grandi Navi Veloci con il 32, Marininvest con il 18, Autorità di **Sistema Portuale** con il 10% e Finporto (controllata di palazzo San Giorgio) con l' 11%. Infine il Comune di Genova con il 5% di quote. Le questioni economiche si mescolano in queste settimane anche con quelle politiche visto che i finanziamenti di Onorato alla Fondazione Change nata per sostenere le attività politiche del Governatore Giovanni Toti sono stati oggetto di una segnalazione da parte degli organi ispettivi di Bankitalia e dell' antiriciclaggio della finanza. E Change ha in passato finanziato la campagna elettorale del sindaco Marco Bucci (nella foto che pubblichiamo Toti e Bucci posano con Onorato alla partenza della regata Millevele del 2019). Quanto alla difficoltà nei pagamenti a Stazioni Marittime le società/ azioniste avrebbero già presentato un dettagliato piano di rientro all' amministratore delegato Edoardo Monzani che dovrà discuterne in seno al cda (nel quale siedono i rappresentanti del debitore). Analoghi ritardi nei pagamenti, per una cifra inferiore, si sono avuti con la Culmv ma il debito sarebbe in via di copertura. Quando a Moby, il momento è decisamente delicato. A ottobre Onorato ha vinto un primo round giudiziario quando il tribunale di Milano ha respinto l' istanza di fallimento presentata da tre fondi che avevano sottoscritto un bond da 300 milioni (il bond pochi giorni fa ha subito una pesante perdita di valore - come riportato dal sito Unidos. io - nella borsa del Lussemburgo dove è quotato), però Moby resta sotto osservazione. Il gruppo armatoriale poi a luglio attende una scadenza fondamentale per la sua sopravvivenza: opera in regime di continuità territoriale con le isole , assicurando il collegamento grazie a un contratto di servizio pubblico con lo stato da 72 milioni di euro. Il contratto scadrà il prossimo mese di luglio e il Ministero sembra intenzionato a individuare il futuro operatore attraverso una gara. © RIPRODUZIONE RISERVATA



In queste prime settimane perso il 5% dei volumi, la gente ha paura che il virus arrivi via nave

Allerta massima in porto Ma dalla Cina per Genova non partono più container

SIMONE GALLOTTI

simone gallotti genova Parla di fronti, Paolo Emilio Signorini, il presidente del porto di Genova. Come in una guerra, quella che il principale scalo italiano sta combattendo su due posizioni con armi che rischiano di essere spuntate «perché servirebbe più personale per i controlli». Il fronte del possibile contagio non preoccupa, per ora. «Ma l'emergenza non è finita, c'è sempre la possibilità che qualche focolaio nascosto covi ancora sotto la cenere». Il livello di attenzione è diventato massimo sui passeggeri delle navi da crociera, sui marittimi imbarcati sui cargo che fanno il giro del mondo e poi approdano in Italia e sul personale degli operatori portuali. Ma il coronavirus cinese non viaggia nei container e «per ora fila tutto liscio» dice Signorini. I controlli sono effettuati dalla sanità marittima e in caso di emergenza arriva la task force da Roma. Per riuscire però a tenere alta la guardia, serve più personale: «Anche se non potremmo comunque ispezionare tutte le navi da cima a fondo», spiega il presidente, preoccupato dall'impatto sull'operatività. Ed è questo l'aspetto più critico. Anche i camalli che lavorano a stretto contatto con la merce cinese sono tranquilli: «I controlli si sono alzati - ripetono in banchina - vediamo più personale sui moli. Meglio così, ma no, non siamo preoccupati». Sulle calate di Genova i militari della Capitaneria di porto e il personale sanitario adesso sono più presenti e i controlli a bordo assai più severi. Le navi cargo, invece, non partono dalla Cina non tanto perché temono il contagio a bordo, ma perché non ci sono container da spedire. «I marittimi sono tra i lavoratori più controllati a livello sanitario», spiega Filippo Guadagna, il manager che guida una delle principali agenzie di collocamento di marittimi in Europa. Negli uffici genovesi di Sirius non si respira aria di emergenza «nonostante le centinaia di navi cargo che gestiamo. Ci sono controlli sanitari prima di imbarcarsi e poi c'è il medico di bordo che segnala ogni caso sospetto». Il fronte che preoccupa di più è quello commerciale. «Abbiamo perso il 5% dei volumi in queste prime settimane - racconta Augusto Cosulich, l'uomo che rappresenta Cosco in Italia, il colosso cinese delle spedizioni via mare - E siamo solo all'inizio, ma stiamo vivendo una fase di isteria: la gente pensa che il virus arrivi con la merce spedita dalla Cina. I marittimi imbarcati su una nave che arriva dall'Asia stanno un mese in navigazione. E' come se si sottoponessero a un'auto-quarantena. Mi spaventano molto di più gli effetti economici». Le fabbriche di Pechino, infatti, sono ferme e i container non partono. La stragrande maggioranza della produzione asiatica destinata ai nostri mercati passa da Genova: Shanghai è il secondo scalo nella classifica degli scambi commerciali, con quasi 170 mila contenitori che ogni anno arrivano sulle banchine genovesi. Il primo è Singapore che tocca i 250 mila container. Nei primi dieci hub marittimi collegati con la Liguria, cinque posizioni sono occupate da porti asiatici: dal Far East arrivano più di mezzo milione di container. Prodotti finiti, parti meccaniche, pezzi per il settore dell'auto: è tutta merce destinata alla nostra industria che non parte. «E' ovvio che ci sarà un impatto - conferma Giampaolo Botta, il direttore degli spedizionieri genovesi - E l'onda lunga deve ancora arrivare: gli effetti veri li avvertiremo solo tra un mese». E tutti, anche i camalli, sono preoccupati perché il commercio via mare con l'Asia pesa per quasi il 25% del totale. «Il rischio di ammalarsi non c'è. Ma esiste invece quello di perdere giornate di lavoro», ripetono sui moli. Ieri una delle principali alleanze tra compagnie marittime ha sospeso i viaggi delle navi dall'Asia all'Europa: manca la merce da imbarcare e così Genova perde altro traffico. Alle shipping





La Stampa

Genova, Voltri

line va anche peggio: le perdite per l'emergenza coronavirus, arrivano a 350 milioni di dollari a settimana. Gli analisti sono sicuri che il conto sarà pesante perché i container persi per il blocco produttivo della Cina sono più di un milione e mezzo. «Non siamo solo noi in sofferenza: anche i grandi porti del Nord avranno ripercussioni. Anzi loro che sono l'approdo principale delle navi che provengono dal Far East, rischiano un impatto maggiore. E quando la merce inevitabilmente tornerà sulle navi in direzione dell'Europa, i costi aumenteranno - spiega ancora Botta - E' già stato annunciato che ogni container costerà 200 dollari in più. E sarà solo l'inizio». Il coronavirus costerà caro al sistema produttivo italiano. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Coronavirus, l'alleanza di Cosco sospende un servizio a Genova

Genova Sospeso. Almeno per qualche viaggio il servizio di Ocean Alliance che collega il Far East con Genova, non scalerà nel capoluogo ligure. E' il primo episodio reso noto e deciso in seguito all'emergenza coronavirus. Anche gli altri porti toccati dal servizio dovrebbero essere coinvolti nello stop dell'alleanza che conta Cosco, Cma Cgm, Evergreen e Oocl. Il servizio a Genova approda al terminal Psa di Genova Pra'. Sono i volumi dall'Asia all'Europa ad essere messi in crisi dalla paralisi che sta vivendo la Cina. Gli sviluppi nelle prossime settimane.



Coronavirus, l'alleanza di Cosco sospende un servizio a Genova

10 FEBBRAIO 2020 - Reuters



Genova - Sospeso. Almeno per qualche viaggio il servizio di Ocean Alliance che collega il Far East con Genova, non scalerà nel capoluogo ligure. E' il primo episodio reso noto e deciso in seguito all'emergenza coronavirus. Anche gli altri porti toccati dal servizio dovrebbero essere coinvolti nello stop dell'alleanza che conta Cosco, Cma Cgm, Evergreen e Oocl. Il servizio a Genova approda al terminal Psa di Genova Pra'.

Sono i volumi dall'Asia all'Europa ad essere messi in crisi dalla paralisi che sta vivendo la Cina. Gli sviluppi nelle prossime settimane.

Articoli correlati

Pinoli, uscita spettacolare al porto di Ravenna

Tirrenia, dopo il vertice i sindacati confermano lo sciopero dal 13 marzo

Putin - "Le procedure di rafforzamento avviate dalle"

Ispezione Ue maritime security a Genova

Capitaneria porto, esiti molto positivi, no major non conformity

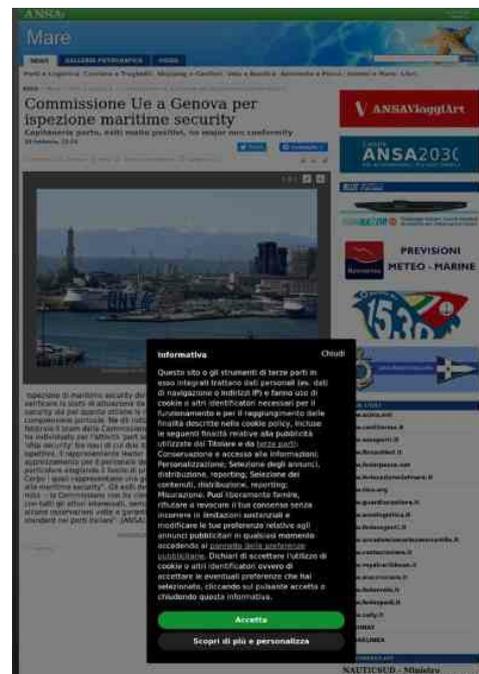
(ANSA) - **GENOVA**, 10 FEB - Ispezione di maritime security della Commissione Europea al **porto di Genova** per verificare lo stato di attuazione da parte dell' Italia delle norme in materia di maritime security sia per quanto attiene le navi e gli impianti portuali che dell' intero comprensorio portuale. Ne dà notizia la Capitaneria di **Porto di Genova**. Dal 3 al 7 febbraio il team della Commissione, composto da sei ispettori di diversa nazionalità, ha individuato per l' attività 'port security' tre impianti portuali, mentre, per la parte 'ship security' tre navi di cui due italiane ed una comunitaria. A chiusura dell' attività ispettiva, il rappresentante leader della Commissione Europea "ha espresso il suo apprezzamento per il personale della Guardia Costiera - si legge nella nota -, in particolare elogiando il livello di preparazione e competenza degli ispettori italiani del Corpo i quali rappresentano una garanzia nell' applicazione delle normative dedicate alla maritime security".



Commissione Ue a Genova per ispezione maritime security

Capitaneria porto, esiti molto positivi, no major non conformity

Ispezione di maritime security della Commissione Europea al **porto** di **Genova** per verificare lo stato di attuazione da parte dell' Italia delle norme in materia di maritime security sia per quanto attiene le navi e gli impianti portuali che dell' intero comprensorio portuale. Ne dà notizia la Capitaneria di **Porto** di **Genova**. Dal 3 al 7 febbraio il team della Commissione, composto da sei ispettori di diversa nazionalità, ha individuato per l' attività 'port security' tre impianti portuali, mentre, per la parte 'ship security' tre navi di cui due italiane ed una comunitaria. A chiusura dell' attività ispettiva, il rappresentante leader della Commissione Europea "ha espresso il suo apprezzamento per il personale della Guardia Costiera - si legge nella nota -, in particolare elogiando il livello di preparazione e competenza degli ispettori italiani del Corpo i quali rappresentano una garanzia nell' applicazione delle normative dedicate alla maritime security". Gli esiti dell' ispezione "sono stati molto positivi - prosegue la nota -: la Commissione non ha rilevato major non conformity e ha voluto condividere con tutti gli attori interessati, sempre in ottica collaborativa e di perfezionamento, alcune osservazioni volte a garantire e incentivare un livello sempre più alto degli standard nei porti italiani". (ANSA).



Ispezione di security della Commissione Ue al porto di Genova

La direzione marittima della Liguria fa sapere che l' esito è stato positivo

Gli esiti dell' ispezione sono stati molto positivi, la Commissione non ha rilevato "major non conformity" e ha voluto condividere con tutti gli attori interessati, sempre in ottica collaborativa e di perfezionamento, alcune osservazioni volte a garantire e incentivare un livello sempre più alto degli standard nei porti italiani. Questo l' esito, comunicato dalla direzione marittima della Liguria, dell' ispezione condotta dalla Commissione europea nel **porto di Genova** dal 3 al 7 febbraio in ambito security. L' obiettivo era di verificare lo stato di attuazione, da parte dell' Italia, delle norme in materia di maritime security sia per quanto attiene le navi e gli impianti portuali (regolamento 725/2004) sia dell' intero comprensorio portuale (direttiva 2005/65/EC). Nel 2006 nacque la normativa inerente la maritime security dalla volontà condivisa degli Stati membri di adottare un sistema armonico di prevenzione e protezione delle navi e delle port facilities contro le minacce intenzionali. Tale disciplina si basa soprattutto sulle determinazioni scaturite a livello internazionale dall' Organizzazione Internazionale Marittima (Imo) dopo i tragici eventi del 11 settembre 2001. Il team della Commissione, composto da sei ispettori di diversa nazionalità, ha individuato per l' attività "port security" tre impianti portuali, mentre, per la parte "ship security" tre navi di cui due italiane e una comunitaria. Nel corso del de-briefing, a chiusura dell' attività ispettiva, il rappresentante leader della Commissione Europea ha espresso il suo apprezzamento per il personale della Guardia Costiera, in particolare elogiando il livello di preparazione e competenza degli ispettori italiani del Corpo i quali rappresentano una garanzia nell' applicazione delle normative dedicate alla maritime security.



Informare

Genova, Voltri

Ispezione di maritime security della Commissione Europea al porto di Genova

Si è svolta la scorsa settimana un team della Commissione Europea composto da sei ispettori di diversa nazionalità ha condotto un' ispezione di security al porto di Genova al fine di verificare lo stato di attuazione da parte dell' Italia delle norme in materia di maritime security sia per quanto attiene le navi e gli impianti portuali (regolamento europeo 725/2004) sia dell' intero comprensorio portuale (direttiva europea 65/2005). Il team della Commissione ha individuato tre impianti portuali per valutare l' attività di "port security", mentre per la parte di "ship security" sono state ispezionate tre navi, di cui due italiane ed una comunitaria. La Direzione Marittima della Liguria ha evidenziato che nel corso del de-briefing, a chiusura dell' attività ispettiva, il rappresentante leader della Commissione Europea ha espresso il suo apprezzamento per il personale della Guardia Costiera, in particolare elogiando il livello di preparazione e competenza degli ispettori italiani del Corpo che rappresentano una garanzia nell' applicazione delle normative dedicate alla maritime security. Gli esiti dell' ispezione - ha reso noto la Direzione Marittima - sono stati molto positivi: la Commissione non ha rilevato "major non conformity" ed ha voluto condividere con tutti gli attori interessati, sempre in ottica collaborativa e di perfezionamento, alcune osservazioni volte a garantire ed incentivare un livello sempre più alto degli standard nei porti italiani.



Ispezione della Commissione Europea per la Maritime Security al porto di Genova

Dal 03 al 07 febbraio, la Commissione Europea, in esecuzione a quanto previsto dal Regolamento 324/2008, ha condotto una ispezione di security al porto di Genova al fine di verificare lo stato di attuazione - da parte dell' Italia - delle norme in materia di maritime security sia per quanto attiene le navi e gli impianti portuali (Regolamento 725/2004) sia dell' intero comprensorio portuale (Direttiva 2005/65/EC). Nel 2006 nacque la normativa inerente la maritime security dalla volontà condivisa degli Stati membri di adottare un sistema armonico di prevenzione e protezione delle navi e delle port facilities contro le minacce intenzionali. Tale disciplina si basa soprattutto sulle determinazioni scaturite a livello internazionale dall' Organizzazione Internazionale Marittima (I.M.O.) dopo i tragici eventi del 11 settembre 2001. Il team della Commissione, composto da sei ispettori di diversa nazionalità, ha individuato per l' attività "port security" tre impianti portuali, mentre, per la parte "ship security" tre navi di cui due italiane ed una comunitaria. Nel corso del de-briefing, a chiusura dell' attività ispettiva, il rappresentante leader della Commissione Europea ha espresso il suo apprezzamento per il personale della Guardia Costiera, in particolare elogiando il livello di preparazione e competenza degli ispettori italiani del Corpo i quali rappresentano una garanzia nell' applicazione delle normative dedicate alla maritime security. Gli esiti dell' ispezione sono stati molto positivi, la Commissione non ha rilevato "major non conformity" ed ha voluto condividere con tutti gli attori interessati, sempre in ottica collaborativa e di perfezionamento, alcune osservazioni volte a garantire ed incentivare un livello sempre più alto degli standard nei porti italiani. Il team della Commissione Europea ha lasciato Genova ringraziando il Direttore Marittimo della Liguria, Ammiraglio Ispettore Nicola Carlone, per l' ospitalità offerta e per la piena collaborazione durante lo svolgimento dell' attività.



Decreto Genova e progetto E-Bridge, presentazione il 9 marzo

10 Feb, 2020 GENOVA - " Decreto Genova e progetto E-Bridge. Dalla gestione dell' emergenza alle opportunità di innovazione per il territorio **ligure**" - E' il titolo dell' incontro che si terrà a Genova, lunedì 9 marzo, per la presentazione del progetto co-finanziato dall' Unione Europe a e promosso da ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** e UIRNet , con il partner tecnologico Circle Group . E-bridge rappresenta il punto di incontro tra le diverse componenti infrastrutturali, organizzative e tecnologiche del Decreto Genova. Per l' occasione l' **Autorità di Sistema Portuale** presenterà alla stampa e agli stakeholder lo stato di avanzamento del piano d' azione emergenziale e del progetto E-Bridge , coinvolgendo nella discussione i rappresentanti delle amministrazioni che collaborano per il rilancio del territorio genovese e **ligure**. L' incontro si svolgerà alle ore 9.30, presso la sede dell' **Autorità di Sistema Portuale**, Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio.



Pitto: "Agenti marittimi e spedizionieri, ancora fondamentali per non avere sorprese"/ INTERVISTE

Al Fruit Logistica di Berlino intervengono: Stefano Mai, assessore alle politiche agricole, Alberto Banchemo presidente Assagenti e Alessandro Pitto, presidente Spediporto. Lucia Nappi BERLINO - Promessa mantenuta quella di Regione Liguria che quest' anno, come promesso nel 2019, si è presentata al Fruit Logistica di Berlino con uno stand dedicato: 'Abbiamo lavorato oltre un anno per uno stand che contenesse tutti gli attori principali che già da tempo partecipavano a questa Fiera da soli ' - ha detto l'assessore alle politiche agricole, Stefano Mai , (VIDEO) - Un' iniziativa espositiva che ha visto la partecipazione, oltre che della Regione, anche di altri attori, tra i quali: Camera di Commercio, Società Gestione Mercato di Albenga, Spediporto, Assagenti. ' Il sistema dei porti liguri - ha detto Mai in merito alle questioni portuali- ' sta crescendo e si sta rafforzando anche dopo le tristi vicende che hanno caratterizzato la Liguria. Ha saputo rimettersi in piedi molto velocemente, e saper investire molto velocemente una partecipazione in massa '. Gli operatori pertanto nell' ambito della fiera si sono dati appuntamento presso lo stand della Regione Liguria dando vita ad un



Workshop dal titolo : ' Liguria, nuovo hub di servizi logistici per la catena del freddo ' a cui hanno partecipato tra gli altri: Alessandro Pitto presidente Spediporto, Alberto Banchemo presidente Assagenti **Genova**, Paolo Pessina, Assagenti . Inoltre in rappresentanza di due terminal del sistema dei porti liguri sono intervenuti: Marzia Cicchetti, direttore marketing di PSA **Genova** Pra , parlando della connessione tra il **porto** di **Genova** e la Svizzera operata dal terminal PSA e Luca Folchitto, direttore Reefer Terminal Vado Ligure, parlando del caso Vado. ' Abbiamo cercato di capire di cosa necessitano le imprese che partecipano a questa enorme Fiera . - ha sottolineato Alberto Banchemo incontrato, insieme ad Alessandro Pitto, a margine del workshop (VIDEO) - " Un incontro per parlare della catena del freddo, e per capire che cosa possiamo dare alle compagnie che lavoreranno per l' esportazione della frutta e dei prodotti refrigerati. Abbiamo cercato di capire di cosa necessitano le imprese che partecipano a questa enorme Fiera " - ha concluso pertanto Banchemo- " Ci è servito come piattaforma, per far vedere le attività portuali, e di conseguenza le attività legate al nostro settore di agenzia marittima, capire da loro quello che nella realtà necessitano '. Il presidente di Spediporto, parlando dell' importanza della Fiera di Berlino ha specificato: ' Un evento importante, nel campo della frutta e della logistica della frutta, il più importante in Europa. Quindi necessario esserci per spiegare in cosa consiste l' offerta del **porto** di **Genova** , in termini sia di strutture, sia nei bacini di **Genova** che di Savona (Vado e Pra) sia in termini di servizi. Abbiamo cercato di stressare anche l' importanza dei servizi professionali come quelli resi da agenti marittimi e spedizionieri che, nel settore della frutta, - ha concluso pertanto Pitto - riteniamo siano ancora fondamentali per assicurare una buona riuscita delle spedizioni , senza avere sorprese e senza correre troppi rischi '

Liguria: tavolo di confronto mensile tra Regione, Aspi, Confindustria, Autorità di Sistema Portuale, imprenditori e autotrasportatori

(FERPRESS) - Genova, 10 FEB - Su proposta dell' assessore regionale allo Sviluppo economico Andrea Benveduti è stato istituzionalizzato un tavolo di confronto a cadenza mensile tra Regione Liguria, Aspi, Confindustria, **Autorità di Sistema Portuale** imprenditori e associazioni di categoria degli autotrasportatori. È quanto emerso dall' incontro tenutosi in Regione Liguria per limitare i disagi causati ai trasporti eccezionali dal piano di cantierizzazioni che Aspi ha attivato per le verifiche tecniche sulle tratte di competenza. "L' obiettivo è quello di riuscire a fronteggiare al meglio le difficoltà logistiche regionali, per alleviare i riflessi economici che l' imprevedibilità dei cantieri sta già oggi creando e per garantire una migliore gestione del traffico in città e del flusso riguardante gli accessi ai porti" commenta l' assessore allo Sviluppo economico Andrea Benveduti. Nel corso dell' incontro, Aspi si è impegnata su tre fronti: il primo riguarda l' applicazione, ogni volta che sia possibile, di misure gestionali, quali per esempio by pass, scambi di carreggiata, chiusure notturne ad hoc e posticipazione di cantieri, per agevolare il transito di trasporti eccezionali. Il secondo impegno è relativo all' assistenza, con l' aumento del personale dedicato ai trasporti eccezionali per velocizzare e migliorare sia il servizio di call-center, sia il rilascio delle pratiche autorizzative. Per queste ultime in particolare, la Direzione di Tronco di Genova ha dato rassicurazioni circa la riduzione delle tempistiche di rilascio, fissandole a due settimane per le pratiche normali - che non richiedono la valutazione di transitabilità - e a tre per quelle che necessitano di analisi specifiche. "Ci rendiamo conto del grande lavoro che Autostrade per l' Italia è chiamata a fare per recuperare il tempo perduto e le occasioni sprecate, ma questo non può andare a discapito di una filiera economica che da più di un anno è messa sotto pressione dalla difficoltà, se non impossibilità, di attivare la catena logistica" prosegue l' assessore. "Oltre a ciò, per ancor meglio gestire la prima fase di verifiche a tappeto di Aspi, Confindustria, che ringraziamo, si è offerta come snodo operativo di allineamento tra le esigenze delle imprese della filiera e le problematiche tecniche che dovessero via via sorgere nelle autostrade liguri. Ci auguriamo che questa prima fase duri il meno possibile e si approdi ad una seconda dove la pianificazione possa essere più strutturale" conclude Benveduti.



Genova Today

Genova, Voltri

Psa Pra', approdata la prima portacontainer Maersk da 16.700 Teu

È arrivata sabato sera: lunga 398 metri e larga 56, è la più grande inserita nell' ambito del servizio Ae 20 Am1 gestito dall' alleanza Maersk/MSC/Hyundai/Hamburg Sud

È approdata sabato sera al Psa **Genova** Pra' la Mn Evelyn, la prima portacontainer da 16.700 Teu della scuderia Maersk. La Evelyn, lunga 398 metri e larga 56, è la più grande inserita nell' ambito del servizio Ae 20 Am1 (Dragon) gestito dall' alleanza Maersk/MSC/Hyundai/Hamburg Sud, e fa scalo nei porti di Pusan, Dalian, Xingang, Yantian, Singapore, Salalah, Malta, Valencia, Barcellona, Fos Sur Mer, La Spezia, Gioia Tauro, e Beirut, viaggiando tra la Cina, il Sud Est Asiatico e il Mediterraneo. Il servizio Ae 20 Am1 (Dragon) ha iniziato a utilizzare il terminal Psa **Genova** Prà dall' estate del 2015. In precedenza denominiamo Voltri Terminal Europa, il Psa **Genova** Pra' è il maggior terminal contenitori del **porto** di **Genova**, con 656 dipendenti e la capacità di servire contemporaneamente due meganavi portacontainer da 20.000 teu ciascuna, accogliere oltre 1.500 teu reefer, 120 treni a settimana e 2.400 camion al giorno. Psa ha reso noto che dall' acquisizione del terminal nel 1998 sono stati investiti circa 600 milioni di euro per la crescita e lo sviluppo.

BE HYBRID DRIVE SUZUKI da 13.800€
GENOVATODAY Economia
Economia
Psa Pra', approdata la prima portacontainer Maersk da 16.700 Teu
 È arrivata sabato sera: lunga 398 metri e larga 56, è la più grande inserita nell'ambito del servizio Ae 20 Am1 gestito dall'alleanza Maersk/MSC/Hyundai/Hamburg Sud
10 febbraio 2020
 I più letti di oggi:
 1. Mondo Calcio, arriva Lamer...
 2. Elisabetta non parteciperà al...
 3. Offerta lampo su treni Mi56 e...
 4. Proverrebbe scabò governo...
È approdata sabato sera al Psa Genova Pra' la Mn Evelyn, la prima portacontainer da 16.700 Teu della scuderia Maersk.
 La Evelyn, lunga 398 metri e larga 56, è la più grande inserita nell'ambito del servizio Ae 20 Am1 (Dragon) gestito dall'alleanza Maersk/MSC/Hyundai/Hamburg Sud, e fa scalo nei porti di Pusan, Dalian, Xingang, Yantian, Singapore, Salalah, Malta, Valencia, Barcellona, Fos Sur Mer, La Spezia, Gioia Tauro, e Beirut, viaggiando tra la Cina, il Sud Est Asiatico e il Mediterraneo.
 Il servizio Ae 20 Am1 (Dragon) ha iniziato a utilizzare il terminal Psa Genova Prà dall'estate del 2015. In precedenza denominiamo Voltri Terminal Europa, il Psa Genova Pra' è il maggior terminal contenitori del porto di Genova, con 656 dipendenti e la capacità di servire contemporaneamente due meganavi portacontainer da 20.000 teu ciascuna, accogliere oltre 1.500 teu reefer, 120 treni a settimana e 2.400 camion al giorno.
 Psa ha reso noto che dall'acquisizione del terminal nel 1998 sono stati investiti

PSA Genova Prà: 1 nave da 16.700 TEU

É approdata sabato scorso al terminal Psa Genova Prà la prima nave protacontainer da 16.700 TEU. Si tratta della Evelyn Maersk: è lunga 398 metri, larga 56, ed è l'unità più grande del servizio AE 20 AM1 (Dragon) gestito dall'alleanza Maersk-Msc-Hyundai-Hamburg Sud. Il loop è stato attivato nel 2015 e scala i seguenti porti: Pusan, Dalian, Xingang, Yantian, Singapore, Salalah, Malta, Valencia, Barcellona, Fos Sur Mer, Genova, La Spezia, Gioia Tauro e Beirut.

Focus Interventi Interviste News Espos 2019 Osservatorio Europeo 



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settemerale

10 febbraio 2020 — News

Novità
PSA Genova Prà: 1ª nave da 16.700 TEU

di Redazione Port News

È approdata sabato scorso al terminal Psa Genova Prà la prima nave protacontainer da 16.700 TEU.

Si tratta della Evelyn Maersk: è lunga 398 metri, larga 56, ed è l'unità più grande del servizio AE 20 AM1 (Dragon) gestito dall'alleanza Maersk-Msc-Hyundai-Hamburg Sud.

Il loop è stato attivato nel 2015 e scala i seguenti porti: Pusan, Dalian, Xingang, Yantian, Singapore, Salalah, Malta, Valencia, Barcellona, Fos Sur Mer, Genova, La Spezia, Gioia Tauro e Beirut.

CALENDARIO
Cerca...

TAGS

- Ambiente
- Adattarsi
- Autoproduzione
- Autorità**
- Portuali
- Autocattolici del Mare
- Blackburn Blue Economy Area
- Caratteristica Navale
- Comune
- Concessioni
- Conseguo il servizio
- Concessioni demaniali
- Containership
- Coronaair
- Crociere
- Cura del ferro
- Direzione
- Europa
- Chail
- Commerciati
- ESPO
- Europa
- Commerciati
- Gigantismo
- navale
- GNL
- Scena
- Esclusivo
- industria
- Infrastrutture
- Innovazione
- tecnologica
- Internati
- or
- Finanza
- Esclusivo
- Analisi
- Lavoro
- portuale
- Logistica
- Portuale
- Porto di
- Livorno
- Porto di
- Pompidou
- Riforma
- portuale
- Delrio
- Sanuti
- Secolo
- nauci
- Shipping
- Sicurezza
- Storie
- di
- Livorno
- Terminal
- portuali
- Traffici
- marittimi
- Traghetti
- Via della Seta

Vietata ai tir da oltre un anno, aggiudicata la gara per i lavori su via Pionieri e aviatori d' Italia

E' il ponte che collega il casello autostradale alla zona dell' aeroporto

Genova . Non sta molto bene, no, ma non dà troppo nell' occhio e in molti hanno finito per dimenticarsene. Eppure sono mesi, esattamente dal dicembre 2018, che dal Comune di Genova è stato lanciato, anzi ri-lanciato, un allarme relativo alla tenuta strutturale del viadotto di via Pionieri e aviatori d' Italia, il ponte di accesso alla zona dell' aeroporto di Genova. Non solo, cinque anni prima la questione era già calda perché sia Comune, sia la società di gestione dell' aeroporto sia **Autorità portuale** si erano interrogate su di chi fosse la competenza per le manutenzioni di quell' infrastruttura. Oggi finalmente c' è il nome di chi, salvo ricorsi, metterà mano al viadotto per ripristinare le parti ammalorate per cui era stato necessario, con un' ordinanza comunale, vietare il transito ai veicoli con massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate e il divieto di fermata. Si tratta del consorzio Con.I.S.ter, realtà genovese attiva dal 2005. Sono loro i vincitori del bando di gara lanciato dal Comune di Genova nel dicembre scorso. La gara, del valore di 789 milioni di euro (aggiudicata con un ribasso che porterà la spesa a 579 mila euro) è stata possibile in nome di una convenzione tra Comune di Genova e **Autorità portuale**.

Tursi assume il ruolo di ente attuatore di un intervento che sarà pagato da Ap con i soldi del decreto Genova e della legge di viabilità per la viabilità **portuale**. Le limitazioni su via Pionieri e aviatori d' Italia sono problematiche per i mezzi pesanti che, provenendo dal casello di Genova Aeroporto viaggiano in direzione della cosiddetta 'strada del papa' e quindi del porto. Tuttavia, ed è questo un nodo anche peggiore, in molti non hanno mai rispettato l' ordinanza.

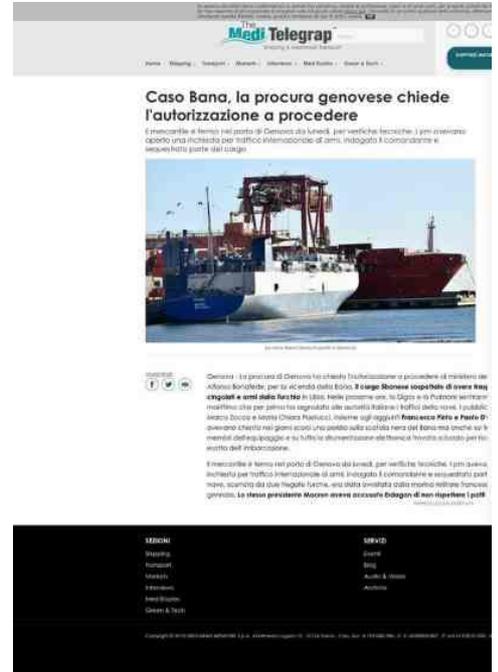


The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Caso Bana, la procura genovese chiede l' autorizzazione a procedere

Genova - La procura di **Genova** ha chiesto l' autorizzazione a procedere al ministero della Giustizia, Alfonso Bonafede, per la vicenda della Bana, il cargo libanese sospettato di avere trasportato cingolati e armi dalla Turchia in Libia. Nelle prossime ore, la Digos e la Polmare sentiranno di nuovo il marittimo che per primo ha segnalato alle autorità italiane i traffici della nave. I pubblici ministeri Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci, insieme agli aggiunti Francesco Pinto e Paolo D' Ovidio, avevano chiesto nei giorni scorsi una perizia sulla scatola nera del Bana ma anche sui telefonini dei membri dell' equipaggio e su tutta la strumentazione elettronica trovata a bordo per ricostruire la rotta esatta dell' imbarcazione. Il mercantile è fermo nel **porto** di **Genova** da lunedì, per verifiche tecniche. I pm avevano aperto una inchiesta per traffico internazionale di armi, indagato il comandante e sequestrato parte del cargo. La nave, scortata da due fregate turche, era stata avvistata dalla marina militare francese lo scorso 30 gennaio. Lo stesso presidente Macron aveva accusato Erdogan di non rispettare i patti sulla Libia.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«Troppe quattro navi da crociera in porto»

«Dopo i dati registrati e da Arpal sull' inquinamento, ci sembra scellerato voler favorire lo stazionamento contemporaneo di ben quattro grandi navi da crociera». Così si esprimono Legambiente, Italia Nostra e Verdi Ambiente e Società sul progetto del nuovo waterfront. «In un mondo dove la questione ambientale è centrale, irrealistico occupare altro mare con un nuovo molo. Noi immaginiamo Calata Paita libera da infrastrutture, con il mare riconsegnato agli spezzini. Pensiamo si potrebbe progettare la stazione marittima su calata Malaspina, con una grande rotatoria a San Cipriano, diminuendo l' impatto con il traffico cittadino. Sarebbe poi autolesionistico per il commercio approvare una stazione crocieristica che ospitasse nuova grande distribuzione». Gli ambientalisti osservano che per i quartieri del levante «i cinque milioni di euro per il "Miglio blu" potrebbero esser spesi per la costruzione di una fascia di rispetto autentica». -

The collage contains several articles and photos. The main article is titled "Foibe, Spezia ricorda la strage «Mai più figli del silenzio»". It discusses the 1976 disaster at the Foibe di Spezia, where a cruise ship sank, resulting in the deaths of 35 people. The article mentions that the tragedy is remembered by the local community and that there are calls for a memorial. Other smaller articles include "La Soprintendenza buccia la passerella su viale Italia" and "«Kant, privati per scelta senza contributi pubblici»". There are also photos of people at a memorial service and a group of people standing together.

Citta della Spezia

La Spezia

"Stazione crocieristica su calata Malaspina e calata Paita libera da edifici"

Le associazioni ambientaliste contro l' ipotesi di quattro navi in contemporanea e il "taglio" di Molo Italia.

La Spezia - Un progetto ridimensionato, meno ambizioso ma anche meno impattante. Le associazioni ambientaliste mettono in fila le proprie controproposte per il primo bacino portuale, quello che verrà liberato dalle attività commerciali e diventerà il nuovo fulcro del traffico crocieristico e dello slancio verso il turismo della città. Secondo il progetto presentato da Royal Caribbean, MSC e Costa Crociere le navi che potrebbero trovare posto su Calata Paita sarebbero quattro. Ed è questa la prima ipotesi che fa storcere il naso a Italia Nostra La Spezia 5 Terre, Legambiente La Spezia e VAS. "Dopo i dati registrati a più riprese da Arpal e la conseguente crescente preoccupazione per l' aumento dell' inquinamento nella zona di San Cipriano e non solo, ci sembra davvero scellerato perseverare nel voler favorire lo stazionamento contemporaneo di ben quattro grandi navi da crociera. In un mondo dove la questione ambientale sta diventando centrale nel dibattito politico e al tempo stesso trasversale, cioè condivisa dalla gran parte delle forze politiche e sociali, ci sembra davvero irrealistico pensare di occupare altro mare con un nuovo molo come quello previsto a Calata Paita". Non piace neanche l' idea di "tagliare" la parte finale del Molo Italia con la sua linea spezzata che ricorda la vecchia funzione che aveva ai primi del Novecento quando fu costruito. Si trattava di uno dei bracci del primo **porto** moderno e non militare della città. No al raddrizzamento per rispetto al "valore storico" del molo e perché questo " favorirebbe l' aumento del moto ondoso in caso di forte vento". E poi stop alla costruzione del centro servizi sul mare: "Quando ormai quasi tutti ci siamo convinti che nuovi centri commerciali sarebbero un danno al tessuto commerciale spezzino, sarebbe davvero autolesionistico approvare una stazione crocieristica che, com' è ragionevole pensare considerati i dati pubblicati, ospitasse una nuova struttura tipica della grande distribuzione". La conclusione è la controproposta: "Tutto queste scelte, scellerate perché rispondenti ad interessi particolari a danno del Bene comune, si potrebbero accantonare ottenendo migliori risultati per il nostro futuro senza rinunciare alle giuste ambizioni di crescita e sviluppo della nostra comunità. Noi pensiamo ad un primo bacino senza ulteriori moli e tombamenti e senza dover dunque raddrizzare il molo Italia scongiurando così un carico di inquinamento intollerabile ed un ?usso turistico insostenibile per il nostro fragile territorio, entrambe conseguenze dell' ormeggio contemporaneo di quattro navi. Bisognerà inoltre dare priorità all' utilizzo di energia elettrica fornita da terra, attraverso il cosiddetto "cold ironing" ma questo al più presto! Noi immaginiamo Calata Paita completamente libera da infrastrutture e a diretto contatto con il mare, finalmente riconsegnato agli spezzini. Anche in questa ottica la realizzazione del nuovo molo rappresenta una evidente incoerenza con gli interessi e le speranze degli spezzini. Una maggiore disponibilità di spazi consentirà, se mai, con il risparmio dei fondi destinati al molo crociere, di poter rendere utilizzabili aree ben più vaste di mare, libere e pubbliche, per far così tornare la Spezia ad essere una città 'di mare' e non solo 'sul mare'". "Noi pensiamo che si potrebbe progettare la stazione marittima su calata Malaspina, con una grande rotatoria a San Cipriano, diminuendo così l' impatto con il traffico cittadino. Riteniamo anche che le compagnie crocieristiche vedrebbero con particolare interesse questa pianificazione perché in un mondo ormai basato sulla velocità e sulla rapidità di esecuzione, la nostra proposta avrebbe tempi di realizzazione inferiori a tre anni a fronte di almeno il doppio di quelli necessari per il completamento di quanto appare deciso. Senza contare che le difficili giornate che abbiamo vissuto proprio un anno



fa a causa dei fenomeni meteorologici, sempre più importanti e sempre meno imprevedibili, sconsiglierebbero anche i più ostinati



Citta della Spezia

La Spezia

a realizzare ulteriori infrastrutture che tolgano spazi di mare, ma, al contrario, necessari a mettere in sicurezza le navi giganti all' attracco. Se il 29 ottobre 2018 fosse esistito il molo crociere, la nave che ha mollato gli ormeggi sarebbe andata sicuramente a scontrarsi con il molo stesso e le navi ormeggiate, con inimmaginabili danni a persone e cose e con un impatto di inquinamento probabilmente devastante. Infine un appunto anche sul Levante. "Al di là degli interventi previsti nel progetto "Periferie" - che prevede meritoriamente anche la realizzazione del sistema fognario del quartiere - è necessario che prima di ulteriori interventi nel porto sia, come previsto dalla normativa, realizzata la fascia di rispetto portuale. Tale fascia deve essere una fascia di rispetto propriamente detta, non un fazzoletto di spazio largo come una pista ciclabile. E, a proposito di piste ciclabili, i cinque milioni di euro per il cosiddetto "Miglio blu" potrebbero essere certamente spesi meglio: ad esempio per concorrere alla costruzione di una fascia di rispetto (autentica) attesa da anni per il quartiere. Infatti, riguardo alla zona individuata dal progetto "Miglio blu", un motivo che ci sembra dirimente per la scelta sul dove e come utilizzare quel finanziamento è che, nella zona di Fossamastra, si affacciano a diretto contatto con il porto decine e decine di famiglie; ed anche l' intervento di "Tarros" deve essere sviluppato prioritariamente anche nella zona davanti alla chiesa in modo da avere uno spazio adeguato, di filtro nei confronti della zona industriale operativa e questo spazio deve essere portato avanti parimenti verso via Valdilocchi: insomma dalla darsena di Pagliari al cavalcavia. Questo progetto andrebbe in?ne incontro a quanto richiesto da tempo da associazioni e popolazione, in quanto va ben oltre alla distanza individuata dal Ministero dell' Ambiente, distanza fra le case e le infrastrutture viarie interne al porto che, nel punto più stretto, risulterebbe di circa quaranta metri, prevedendo necessariamente l' abbattimento di una campata di un capannone Lsct". Lunedì 10 febbraio 2020 alle 15:42:45 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.

Coronavirus, arrivano più medici per garantire controlli e traffici

leri l'annuncio del sindaco che ha avuto rassicurazioni direttamente dal ministro Speranza Colto di sorpresa anche il direttore dell' Usmaf. Novità positive anche per gli sbarchi nei weekend

ANDREA TARRONI

La comunicazione più attesa era giunta subito e a farla era stato il sindaco di Ravenna: «Da tempo sottolineavamo, assieme a tutto il mondo portuale, quanto fosse sottodimensionato l' ufficio di sanità marittima. Oggi sono stati assunti due medici che saranno destinati all' ufficio di Ravenna. Ringrazio il ministro Speranza». Novità positiva, ma talmente "fresca" da cogliere di sorpresa lo stesso Antonio Lepore, direttore dell' Usmaf di Ravenna che sul punto ricorda come formalmente lui sia ancora l' unico ad avere potere di firma, «ma - specifica per evitare polemiche - Quello che afferma il dirigente ministeriale per me è sacrosanto. Necessiterò allora di un raffronto diretto per approfondire questa novità evoluta nelle ultime ore». Una coda un po' concitata a un confronto atteso da giorni sia dai lavoratori che dagli operatori portuali, ma che alla fine sembra poter soddisfare tutti con un aumento di personale che potrà garantire prevenzione e traffici regolari. Il confronto entra nel vivo con l' intervento di De Pascale in una gremita sala della Compagnia portuale. Obiettivo fare chiarezza sulle procedure legate alla gestione dell' emergenza sul Coronavirus. «La sottovalutazione e l' allar mismo- spiega De Pascale- sono i due pericoli che si pongono quando ci sono situazioni sanitarie complesse». Parole che rafforzano il concetto espresso in introduzione dal presidente dell' Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi. «Siamo qui per un contributo di serenità e chiarezza» afferma il vertice di via Antico Squero che poi ha voluto rassicurare: «I protocolli sono stati implementati e usciremo di qui rasserenati». Gli esperti L' inquadramento generale è stato dato dalla dottoressa Raffaella Angelini, direttrice del Dipartimento Sanità Pubblica Ausl Romagna: «Parliamo di una malattia che ha quadri severi, ma ha anche manifestazioni lievi. Ha una mortalità del 2%. Si trasmette per goccioline di saliva e, non è certo, forse per via aerea. Non è chiaro quanto sopravviva in ambiente esterno, ma certamente non a lungo. In questo momento il virus non è presente in Italia, ma è buona norma lavarsi le mani. In ogni caso è impossibile - ha sottolineato - che un pacco confezionato in Cina possa trasportarlo». Poi un' indicazione generale: «Già ora al pronto soccorso chi si presenta con sintomi respiratori al triage viene invitato ad indossare la mascherina e l' infettivologo fa gli esami. In attesa degli esiti, se il paziente presenta i sintomi del Coronavirus viene messo in isolamento respiratorio fino a diagnosi completata». E un altro elemento chiarificatore lo ha aggiunto Paolo Bassi, Direttore Malattie Infettive Ospedale di Ravenna, che ha sottolineato come «il coronavirus non si diffonde per via alimentare viaggiando sulle merci, quindi non ha senso evitare il made in China o i ristoranti di cucina cinese per questo motivo. Inoltre non si diffonde attraverso animali domestici». Alla fine la parola passa a Lepore che rintuzzato dai lavoratori che chiedono spiegazioni, sottolinea come per le pratiche necessarie allo sbarco: «abbiamo aggiunto anche al sabato e la domenica, due ore per giornata, la presenza di personale per il rilascio della "libera pratica sanitaria", certificazione necessaria allo sbarco. Ciò significa - ha concluso Lepore Finale movimentato Ed è quiche si inseriscono sindaco e Presidente dell' autorità portuale, che interrompono Lepore e specificano: «Dal ministero però abbiamo



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

avuto rassicurazioni di un medico con potere di firma stanziale su Ravenna. Se non è così- specifica De Pascale- chiaritevi». Lepore nega, spiegando come «al momento solo io ho il titolo. Ci sarà la possibilità, una volta formato il personale, di garantire ciò che sindaco e presidente dell'Adsp mi sta chiedendo e che sappiamo necessario da due anni». Ma il sindaco non molla: «Sia chiaro nessuno la attacca personalmente - assicura De Pascale - ma fra l'ufficio nazionale e quello regionale avete idee diverse». E Rossi chiede fuori dai denti: »Ma cosa è necessario perché queste due persone affidate a Ravenna abbiano possibilità di firmare?». «L'autorizzazione è data dalla mia direzione». Al che DePascale incalza: «Il dirigente del Ministero, Da Mario, mi conferma che i due medici avranno la possibilità di firmare e che saranno stabilmente a Ravenna». Lepore a quel punto annuisce: «Quello che afferma il dirigente Da Mario per me è sacrosanto».

Virus: controlli a tappeto sulle crociere

Due medici in più e un nuovo direttore per l' Ufficio sanità marittima. Solo dopo il via libera i passeggeri potranno scendere

Due nuovi medici e un nuovo direttore per l' Ufficio di sanità marittima, Usmaf. Novità importanti, soprattutto in questo momento in cui i consueti controlli sulle merci e i relativi documenti amministrativi si sommano al protocollo per la prevenzione relativa alla diffusione del coronavirus. Al dottor Antonio Lepore che lascia **Ravenna** per Bologna, sono andati i ringraziamenti di tutto il **porto**. La direzione dell' Usmaf verrà presa dal dottor Alessandro Lattanzi che avrà giurisdizione su Toscana e Emilia Romagna. L' annuncio dell' arrivo dei due medici è stato dato ieri sera dal sindaco de Pascale in apertura di un incontro presso la Compagnia portuale, convocato per illustrare nei dettagli i contenuti del protocollo-coronavirus, compito assolto dai dirigenti dell' Ausl, Raffaella Angelini e Paolo Bassi. Il sindaco ieri è stato in contatto con il ministro della Sanità, Roberto Speranza. E' arrivata la conferma di due medici destinati a **Ravenna**, anche oltre il periodo della vigilanza per il virus cinese. Una richiesta che andava avanti dal 2013 e che è sempre stata ribadita da istituzioni e operatori del **porto**: Alessandra Riparbelli per i doganalisti, Franco Poggiali e Carlo Cordone degli agenti marittimi, Danilo Belletti per gli spedizionieri, Riccardo Martini per gli utenti. Con l' apertura per due ore dell' Usmaf anche il sabato e la domenica, e con i nuovi arrivi dei medici, il **porto** di **Ravenna** si avvia ad affrontare la gestione delle merci e il protocollo sanitario con più serenità: senza la disponibilità del personale nel week end, sarebbero rimaste ferme in rada una trentina di navi, con pesanti ripercussioni per la portualità. Preziosa la collaborazione del comandante della Capitananeria di **porto**, Sciarrone. La situazione diventerà più complessa con l' avvio della stagione delle crociere, a metà marzo. Le navi commerciali creano in assoluto meno preoccupazione perché gli equipaggi sono composti da poche persone che non scendono a terra e le merci trasportate non trasmettono il virus. Altro discorso - ha spiegato lo stesso Lepore - è quello relativo alle crociere. Il 20 marzo arriverà un super yacht con 50 passeggeri, ma già in maggio sono previsti accosti di navi con mille croceristi. Il protocollo, in questi casi, prevede che il medico della sanità marittima salga sulla nave e si confronti con il medico di bordo. Solo dopo il via libera medico, passeggeri ed equipaggio potranno scendere a terra. Una volta assestata l' Usmaf, la richiesta di implementare alcuni uffici pubblici fondamentali proseguirà per rinforzare gli organici delle Dogane e del servizio Fitosanitario. Lorenzo Tazzari.



Coronavirus, il Ministro della salute corre in aiuto al porto: "Due nuovi medici per i controlli"

L'annuncio del sindaco ai lavoratori portuali: "Quella della carenza di organico del personale sanitario nel porto di Ravenna era una problematica molto sentita da tempo da tutta la comunità portuale"

Non si placano i dubbi dei lavoratori del porto in relazione allo stato di emergenza sanitaria dichiarato dal Consiglio dei Ministri a seguito della diffusione del Coronavirus. La settimana scorsa, durante un vertice in Prefettura, si è proceduto all'esame delle procedure di carattere sanitario che vengono attuate all'ingresso di navi nel porto, per verificare l'opportunità di un potenziamento dei controlli. In quell'ottica, il Direttore dell'Ufficio di Sanità Marittima aveva sottolineato le difficoltà connesse alla carenza di organico, comunque assicurando che avrebbe adottato ogni misura organizzativa atta a fornire un più alto livello di controlli valutando, in particolare, la possibilità di ampliare ulteriormente le fasce orarie di operatività dell'ufficio, in modo da consentire accertamenti più accurati e il rilascio in tempi brevi della certificazione di "Libera pratica sanitaria". Tale certificazione, che attesta l'assenza di problematiche sanitarie, è prevista per ciascuna nave che comunichi l'accesso nel porto e autorizza la nave stessa a iniziare tutte le operazioni di tipo commerciale e/o di sbarco e imbarco di passeggeri. Per cercare di rispondere ai tanti dubbi dei lavoratori è stato organizzato dall'

Autorità di sistema portuale - d'intesa con la Capitaneria di Porto nei locali della Compagnia **portuale** in via Antico Squero - un incontro informativo rivolto a tutta la comunità **portuale** per fare chiarezza sul caso anche dal punto di vista sanitario. All'incontro hanno preso parte, tra gli altri, Raffaella Angelini, Direttore Dipartimento Sanità Pubblica Ausl Romagna, Paolo Bassi, Direttore Malattie Infettive dell'Ospedale di Ravenna, e Antonio Lepore, Direttore Usmaf (ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera) di Ravenna. Il presidente della Compagnia **portuale** "Questi dubbi sul caso del Coronavirus ci preoccupavano abbastanza - spiega Luca Grilli, presidente della Compagnia **portuale** di Ravenna - Durante l'incontro in Prefettura è emerso come non fossero state date linee chiare dal Ministero e che vi era personale medico insufficiente. Un caos generale che non tranquillizzava gli operatori portuali: così abbiamo deciso di incontrarli per fare chiarezza. Il nostro lavoro è quello di mandare le persone a bordo delle navi senza dubbi o paure. Ho sentito tanti lavoratori domandarsi in questi giorni "Ma a me chi me lo dice che posso salire tranquillamente su quella nave?": così abbiamo deciso di estendere anche a loro la "Libera pratica sanitaria", documento che libera da ogni dubbio spiegando quelli che sono i rischi di una determinata nave. Normalmente questo documento viene mantenuto solo dall'agenzia che ha procacciato quella nave, e l'estensione dello stesso anche alle persone che vanno a bordo è già un primo passo". In relazione alla carenza di organico dell'ufficio, durante l'incontro in Prefettura era stata annunciata l'intenzione di sottoporre il problema nuovamente all'attenzione del Ministero della Salute, nonché del Commissario Delegato all'emergenza, per richiedere una soluzione in tempi brevi, atteso che - come sostenuto da tutti i presenti, tra i quali il sindaco Michele de Pascale - tale criticità risulta non più sostenibile in un contesto **portuale** ove la sussistenza di consistenti scambi commerciali a livello internazionale impone un costante e notevole impegno nelle attività di controllo e di monitoraggio. "Il porto di Ravenna ha una sola direzione, per di più con sede a Bologna, mentre ci sono altri porti anche più piccoli che ne hanno addirittura due - conclude Grilli - E se si lamenta della scarsità di organico anche il primo cittadino... questo ci fa capire come lo sfogo dei lavoratori sia reale".

RAVENNA TODAY Cronaca

Coronavirus, il Ministro della salute corre in aiuto al porto: "Due nuovi medici per i controlli"

L'annuncio del sindaco ai lavoratori portuali: "Quella della carenza di organico del personale sanitario nel porto di Ravenna era una problematica molto sentita da tempo da tutta la comunità portuale"

I più letti di oggi

- Decisione di ribattezzare "Covid-19" il Coronavirus. La Polizia scende in campo per i controlli
- Polemica con i medici di famiglia alla guida della sanità pubblica del nuovo Centro della salute
- L'azienda H&M era al centro per 100 anni. I suoi collaboratori si sono "scandati" da 20 mila euro all'ora
- Repubblica di Firenze: dal teatro alla politica. Il sindaco di oggi nella foto in bianco

Non si placano i dubbi dei lavoratori del porto in relazione allo stato di emergenza sanitaria dichiarato dal Consiglio dei Ministri a seguito della diffusione del Coronavirus. La settimana scorsa, durante un vertice in Prefettura, si è proceduto all'esame delle procedure di carattere sanitario che vengono attuate all'ingresso di navi nel porto, per verificare l'opportunità di un potenziamento dei controlli. In quell'ottica, il Direttore dell'Ufficio di Sanità Marittima aveva sottolineato le difficoltà connesse alla carenza di organico, comunque assicurando che avrebbe adottato ogni misura organizzativa atta a fornire un più alto livello di controlli valutando, in particolare, la possibilità di ampliare ulteriormente le fasce orarie di operatività dell'ufficio, in modo da consentire accertamenti più accurati e il rilascio in tempi brevi della certificazione di "Libera pratica sanitaria". Tale certificazione, che attesta l'assenza di problematiche sanitarie, è prevista per ciascuna nave che comunichi l'accesso nel porto e

Il sindaco "Il ministro della Salute Roberto Speranza mi ha informato lunedì mattina che sono stati assunti due medici per l' Ufficio di sanità marittima del porto di Ravenna -



Ravenna Today

Ravenna

spiega agli operatori dello scalo il sindaco Michele de Pascale - Quella della carenza di organico del personale sanitario nel porto di Ravenna era una problematica molto sentita da tempo da tutta la comunità portuale. Ringrazio il ministro Speranza per l'attenzione riservata al nostro scalo, in un momento in cui i controlli sanitari sono balzati all'onore delle cronache; ma per noi il problema esisteva da tempo e riteniamo questa notizia molto positiva. Naturalmente il merito va condiviso con la Prefettura, la Capitaneria di porto, l'Autorità portuale e tutta la comunità portuale; insieme e con determinazione abbiamo fatto presente la criticità della situazione nella quale si trovava il nostro scalo e questa compattezza e comunità di intenti è stata sicuramente importante per trovare un serio e attento ascolto".

Coronavirus. Il Direttore dell' U.O Malattie Infettive di Ravenna incontra la comunità portuale

Si terrà quest' oggi, lunedì 10 febbraio alle ore 18, presso i locali della Compagnia Portuale in Via Antico Squero 6, a **Ravenna**, un incontro informativo rivolto a tutta la comunità portuale per puntualizzare, anche dal punto di vista sanitario, i dubbi dei lavoratori del **porto**, in merito alla diffusione del Coronavirus. L' incontro è organizzato, d' intesa con la Capitaneria di **Porto** di **Ravenna**, e parteciperanno la Dottoressa Raffaella Angelini - Direttore Dipartimento Sanità Pubblica AUSL Romagna, il Dottor Paolo Bassi - Direttore Malattie Infettive Ospedale di **Ravenna** e il Dottor Antonio Lepore - Direttore USMAF **Ravenna**.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Nella zona stazione

«Lavori a buon punto Finiranno per l'estate»

«Lo stato grezzo del tunnel è terminato, mancano pensiline e rifiniture» È costato quasi 3 milioni

Dopo anni di cantiere, il prolungamento del sottopassaggio ferroviario ora conta i giorni che mancano all'apertura. Che sono sempre meno: Rete Ferroviaria Italiana stima che possa essere pronto tra la fine della primavera e l'inizio dell'estate. Sperando che tutto proceda come da programmi è questione, quindi, di tre o quattro mesi. «Il sottopassaggio è già stato completato allo stato grezzo - spiegano da Ferrovie dello Stato -. Ora a breve cominceranno i lavori per la costruzione della pensilina che farà da tettoia alle scale per accedere al tunnel in Darsena. Nello stesso punto ci sarà anche l'ascensore, che verrà installato presto». Seguiranno le opere che rifiniranno tutti i lavori: «Come ultima cosa verranno realizzati i pavimenti, i rivestimenti e tutta l'impiantistica - proseguono da Ferrovie dello Stato -. Rispetteremo tutte le indicazioni della Soprintendenza, e metteremo in mostra le opere archeologiche rinvenute nel corso dei lavori». La prima fase del cantiere, o sarebbe meglio dire 'pre-cantiere', è partita nel 2016. L'anno, prima, nel 2015, l'intervento per il prolungamento del sottopassaggio era stato inserito in un pacchetto di lavori definiti nell'ambito di un protocollo tra Comune, Regione, **Autorità Portuale** e Rete Ferroviaria Italiana. Nel 2016 sono stati quindi effettuati i primi scavi sul posto: «Ma si trattava di attività propedeutiche», come spiegano da Rfi. In una zona della città densa di vita e di storia come quella in questione, infatti, la Soprintendenza riteneva probabile che durante l'intervento sarebbero emersi reperti dalla Ravenna del passato, secondo un copione ricorrente nella nostra città. E così è successo: sono tornati alla luce pezzi di antiche mura e sepolture di una necropoli. Dopo le prime ispezioni degli archeologi, il cantiere 'vero e proprio' è partito a metà del 2018, e se ora tutto procede come da programmi sarà completato a due anni di distanza dalla sua apertura. Il costo totale ammonta in totale a 2 milioni e 800mila euro: un grosso investimento, cresciuto di valore rispetto ai programmi iniziali dopo la decisione di aggiungere al sottopassaggio i pannelli di vetro che renderanno possibile vedere i reperti rinvenuti sul posto e il muro che è stato tagliato. «Abbiamo fatto e faremo tutto tenendo conto delle indicazioni della Soprintendenza - aggiungono da Rete Ferroviaria Italiana -. Il sottopassaggio diventerà come un piccolo museo». sa.ser © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Fortezza Vecchia l'ultima speranza contro la chiusura è la gestione-ponte

Domani un incontro importante con l'agenzia del Demanio. Già raccolte 650 firme per difendere il monumento

Andrea RocchiLIVORNO. Si lavora contro il tempo. L'obiettivo è quello di non chiudere i varchi alla Fortezza Vecchia che, dal primo marzo, tornerà in mano al Demanio se non si troveranno soluzioni. Mentre la petizione presentata dai lavoratori - una ventina tra custodi, operai, baristi, giardinieri - raccoglie oggi 650 firme, l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale che ha in gestione il complesso costruito a difesa del vecchio porto, ha "allargato" la partita oltre i confini di Palazzo Rosciano. Nel mirino dei revisori dei conti dell'ente sono finite alcune spese sostenute per l'organizzazione di eventi all'interno della Fortezza Vecchia. Spese ritenute non in linea con le finalità dell'**autorità portuale**. Che d'altro canto ha risposto agli appunti facendo notare che la stessa **Autorità**, negli anni, ha sostenuto interventi analoghi anche per altre manifestazioni, come Effetto Venezia, senza che si fosse mai mosso un ciglio. Ma stavolta è diverso. L'impressione, infatti, è che i rilievi dei contabili e quello, più specifico, del Ministero delle Infrastrutture, non diano grandi margini di manovra all'**Autorità**. Che pure in questi 7 anni, ha investito risorse consistenti sulla fortezza: dalla sistemazione della Palazzina di Francesco I, sul bastione della Canaviglia, al recupero di una parte del Palazzo di Cosimo I, dalla sala della Cisterna (che in passato ha ospitato la mostra delle false teste di Modigliani) e la sala del Piaggione dei Grani, al recupero della galleria nord. E lo ha fatto anche in considerazione che questo bene può rappresentare anche un'opportunità per valorizzare l'immagine della città **portuale**. Oggi l'**Autorità Portuale** è disposta a tutto per tenere aperta la fortezza ma vuole assolutamente evitare forzature e un rischioso braccio di ferro col Ministero delle Infrastrutture. La soluzione più probabile, per scongiurare che dal primo marzo il fortilizio diventi inaccessibile a cittadini e turisti, è quella di una "gestione ponte". Una proroga in cui anche la Regione ed il Comune di Livorno giocheranno (o dovrebbero giocare) un ruolo diverso e più incisivo. Come? Forse mettendo a bilancio risorse per organizzare quegli eventi fino ad oggi pagati da Palazzo Rosciano? E' tutto da vedere. Molto dipenderà dall'esito dell'incontro programmato per domani in cui gli enti protagonisti della partita-Fortezza Vecchia si vedranno con l'Agenzia del Demanio, proprietaria del complesso storico. Un tavolo al quale finora manca la voce della Camera di Commercio che pure è proprietaria dei sotterranei. La nota di venerdì scorso, diffusa dalla Regione Toscana, in cui si parlava di un progetto "condiviso" fra enti (Comune, **Autorità di Sistema** e Regione, appunto) non chiariva infatti che tipo di accordo si sarebbe stipulato, peraltro in tempi così brevi, per tenere aperto il fortilizio. La sensazione è che il progetto abbia tempi di realizzazione più lunghi. Mentre la strada per il passaggio di proprietà del complesso a Regione e Comune - già avviata nel 2014 come ricordava sul nostro giornale l'ex assessore alla Cultura Mario Tredici, ma mai conclusa - sembra estremamente lunga e complessa. Ed arriva in pieno clima pre-elettorale con le regionali alle porte. Difficile che questa giunta "in uscita" possa chiudere una partita così complessa in pochi mesi anche ammesso che si voglia recuperare quel dossier di 6 anni fa in cui si fissava il passaggio di mano della Fortezza Vecchia dietro all'esecuzione di un progetto di valorizzazione del bene che avrebbe visto investimenti per circa 18 milioni. La parola d'ordine che trapela è quella della "gestione-ponte" che vuol dire tutto e nulla. L'incontro di domani con l'Agenzia del Demanio potrà chiarire se ci sono



Il Tirreno

Livorno

i margini per ripartire con una nuova concessione. E in che termini. --

"1+1+1+1 non fa 4"- La Catena del freddo del porto di Livorno / Intervista

LUCIA NAPPI

BERLINO - Conclusa la 27ma edizione di Fruit Logistica di Berlino, importante fiera mondiale della filiera ortofrutticola (produzione, trasporto, logistica e distribuzione) che quest' anno ha visto la presenza di 3.300 espositori e 80 mila visitatori, e dove l' Italia ha avuto un ruolo centrale con tre padiglioni dedicati ai prodotti nazionali. Nella partecipazione dei porti del Tirreno tra i protagonisti è stato lo scalo di Livorno che, in questa edizione, ha lanciato la Livorno Cold Chain , catena del freddo del porto livornese, in un ampio stand con ha riunito i soggetti che operano in sinergia sull' offerta del servizio integrato del porto toscano . Il Terminal Darsena Toscana (TDT) la banchina di riferimento nello scalo per i prodotti ortofrutticoli, per un totale di 889 prese per lo stoccaggio dei container refrigerati - l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale , l' Interporto Toscano Amerigo Vespucci e il Livorno Reefer Terminal . Per il lancio dell' iniziativa si è svolto un incontro , promosso dal sistema Livornese presso lo stand , a cui ha partecipato il pubblico internazionale del Fruit Logistica , e durante il quale si è parlato della Catena del Freddo e delle offerte del sistema livornese. Ad



interventare sono stati i rappresentanti delle aziende coinvolte: Massimiliano Cozzani, direttore Commerciale di Gip , azienda di gestione di TDT, che a margine dell' iniziativa ha dichiarato (VIDEO Intervista) : ' Livorno Cold Chain, l' idea ci era venuta già l' anno scorso qua a Berlino, quando avevamo invitato alcune componenti della catena del freddo di Livorno. Quest' anno abbiamo pensato di fare uno stand insieme, con alcune di queste componenti, proprio per dare l' idea che è un sistema che esiste, funzione e non è così comune trovarlo nel nord Italia. Quindi è una cosa che abbiamo pensato che i nostri clienti e i clienti dei nostri clienti, dovessero sapere '. Quali le caratteristiche di questa catena? ' Chiunque lavori in altri porti sa già che Livorno è una posizione che facilita il lavoro logistico, easy in questo senso. Poi la caratteristica principale per una catena produttiva è che le singole componenti siano molto efficienti di per sé dunque chi è a questo stand ha degli obiettivi di efficienza molto elevati. Unendo le componenti noi riteniamo che partendo da oggi si possono fare anche dei lavori assieme che migliorino i risultati della catena nel suo complesso '. Nella presentazione è stato detto: quattro volte 1 non fa quattro- Il significato? '1+1+1+1+ non fa 4 - Oggi è un punto di partenza su cui iniziare a lavorare nella pratica con i sistemi informatici, molto di più di quello che facciamo già oggi '. Gli altri soggetti coinvolti e i loro ruoli? ' L' Autorità di Sistema guarda a quello che succede nella nostra realtà e vuole renderla ancora più efficace rispetto alle realtà limitrofe in cui noi competiamo. L' Interporto e il Reefer Terminal due realtà che sono un' alternativa a un cliente per avere delle aree logistiche nel retroporto livornese. Reefer Terminal è dedicato solo alla frutta. L' Interporto ha anche altre commodity, ma con un focus specifico sulla frutta che si sta anche sviluppando nel farmaceutico con ulteriori investimenti in cold storage. Riteniamo che avere anche più opzioni, per gli importatori di frutta, in questo ambito sia un' ulteriore vantaggio per la comunità livornese '. Francesca Morucci, responsabile Ufficio Promozione, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale durante la conferenza ha presentato il porto di Livorno, scalo multipurpose, che nel 2019 ha visto il transito di 3 milioni di passeggeri , di cui 800 mila provenienti dal traffico crocieristico; un traffico merci di 1,5 milioni di tonnellate di prodotti di cellulosa; 789 mila teus di container movimentati nel 2019, attraverso le banchine TDT e del Lorenzini

Terminal. Riguardo ai progetti di espansione Morucci ha ricordato: il progetto Darsena Europa , come macro progettazione e il Micro Tunnel del canale di accesso al porto come progettazione in fase



Corriere Marittimo

Livorno

di attuazione. Claudio Bertini, direttore generale della società Interporto Toscano Amerigo Vespucci spa ha ricordato le attività svolte dall' infrastruttura retroportuale, collocata a 9 km di distanza dalle banchine portuali: i 2 fast corridor, i servizi dedicati alle merci, le operazioni doganali, i controlli sanitari, lo stoccaggio e la distribuzione. Tra i progetti di espansione che vedono protagonisti l' Interporto Vespucci, ha spiegato Bertini: l' insediamento dell' Hub farmaceutico e i lavori per la costruzione del nuovo magazzino per il surgelato (-20 gradi e -30 gradi). Antonio Rognoni, direttore generale del Gruppo CPL (Compagnia Portuale di Livorno) di cui è parte Livorno Reefer Terminal , è intervenuto illustrando le caratteristiche dell' infrastruttura dedicata al traffico della frutta e situato sulle banchine del canale industriale: un' area di 30 mila mq, composta da un magazzino di 11 mila mq, inaugurato nel settembre 2011 come hub logistico ortofrutticolo. Lucia Nappi.

Green Report

Livorno

Il progetto Mon Acumen e il rumore portuale in Toscana, Liguria, Sardegna e Corsica

Coinvolti i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, La Spezia, Bastia e Cagliari [10 Febbraio 2020] Il progetto Monitoraggio Attivo Congiunto Urbano - Marittimo del rumore (Mon Acumen), coordinato dall' **Autorità di Sistema** portuale del mar Tirreno Settentrionale che gestisce i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio Rio Marina e Capraia, che coinvolge anche l' **Autorità di Sistema** portuale del mar di Sardegna, l' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Orientale, l' Università degli studi di Genova, l' Agenzia Regionale per la protezione Ambientale Toscana e la Chambre de commerce et de l' industrie di Bastia e ha l' obiettivo di ridurre l' impatto acustico nei porti commerciali dell' area di cooperazione dell' Interreg Marittimo - IT FR - Maritime, le province di Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia. Mon Acumen, con un bilancio di 1.830.050 euro, finanziato dall' Interreg e coperto all' 85% dal Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr), affronta il tema della pianificazione e del controllo acustico nei porti commerciali, come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE, con lo scopo di: «sviluppare nei porti del **sistema** una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del



rilevamento del rumore portuale; ottenere una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio, attraverso la progettazione e la predisposizione di sistemi di rilevamento acustico delle maggiori sorgenti sonore in porto con l' utilizzo di sensoristica dedicata e software di monitoraggio interoperabili, sostenibili e certificati; realizzare una raccolta e verifica unitaria delle informazioni necessarie per ottenere, confrontare e classificare dati sul rumore in porto per aggiornare la pianificazione portuale, comunale e provinciale e, nel futuro, predisporre interventi di risanamento e pianificazione dei trasporti». I partner del progetto sottolineano che «Il rumore generato dalle infrastrutture portuali, infatti, impatta quotidianamente sulla vita di migliaia di persone nell' area di programma. La presenza di aree portuali operative 24H genera un notevole disturbo ai quartieri residenziali circostanti, spesso a pochi passi dalle sorgenti di rumore rilevanti. Il valore aggiunto di Mon Acumen consiste nel fatto che permette, non solo di progettare e predisporre sistemi di rilevamento acustico conformi agli standard nazionali ed europei, ma anche di confrontare e classificare i dati in informazioni utili per la politica dei trasporti sia in Italia che in Francia. Infatti, per ottenere una pianificazione portuale efficace, è sorta la necessità di un' attività, condivisa con gli altri porti del **sistema**, di monitoraggio acustico e del rumore per quanto riguarda le operazioni portuali». Il 25 febbraio 2021 a Livorno si terrà l' evento del progetto e Mon Acumen dovrà produrre di cartografie acustiche aggiornate e affidabili per la programmazione e lo sviluppo portuale e al **Sistema** Nazionale per la protezione dell' ambiente spiegano che «Le cartografie acustiche riportano i livelli di rumore rilevati durante il giorno, la sera e di notte, permettendo di evidenziare le aree a maggiore criticità e i luoghi soggetti a superamento dei livelli consentiti di rumore della classificazione acustica. I soggetti decisori e la cittadinanza sapranno comprendere meglio il fenomeno, cosa che permetterà in seguito di collocare la rete di monitoraggio in continuo per il rilevamento costante delle emissioni acustiche più importanti dei porti coinvolti (Livorno, Piombino, Portoferraio, La Spezia, Bastia e Cagliari). Sotto questo profilo, risulta decisiva la possibilità di modellizzare le sorgenti di rumore acustico e rendere le informazioni storicizzate e consultabili su piattaforme di monitoraggio standard ed interoperabili, consentendo così sinergie e scambio di dati omogenei fra i porti dell' area di cooperazione nella comune sfida del contrasto al rumore. La strutturazione di un modulo di rilevamento acustico, che ad esempio sarà integrato per i

Green Report

Livorno

porti dell' **Autorità** di **Sistema** portuale del Mar Tirreno settentrionale con la piattaforma di monitoraggio e controllo MONICA (Monitoring and Control Architecture), costituisce pertanto un tassello di un più ampio mosaico di controllo dei processi portuali e verifica del rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale degli scali marittimi». Quindi, Mon Acumen avvantaggia i porti, le città circostanti ma anche le Regioni in fase di aggiornamento della mappatura classica e contribuisce a colmare un gap conoscitivo e di conoscenza del fenomeno del rumore portuale, cosa necessaria se si vuole davvero mitigare gli effetti di una fonte di inquinamento particolarmente impattante per i centri urbani e per i cittadini.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

fronte del porto

È gara tra sei aziende per undici progetti che mirano a tre nuove aree portuali

Tra i candidati Sea Style, che costruisce scafi per mega yacht, e Manta Logistic di Onorato che punta alla logistica di auto

Manolo Morandinipiombino. Sei aziende per undici progetti. Non è dato sapere di più in questa fase della procedura del bando che fa capo all' **Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno settentrionale per l' assegnazione di tre aree portuali poste a nord, nella macro zona 1, se non i nomi delle società che si sono affacciate con convinzione sul porto di Piombino. Un primo passaggio che consente di avere un' idea degli interlocutori. Quel che è certo delle 14 imprese che hanno superato la prima selezione sei hanno risposto alla lettera di invito e stando ai nomi non ci sono particolari colpi di teatro. Anzi, di alcune sono note le intenzioni da tempo. Si tratta della Sea Style Srl di Massafra (Taranto) che opera già a Piombino nella zona industriale di Montegemoli in un capannone di 10mila metri quadrati dove costruisce scafi per mega yacht. Da tempo l' azienda punta a uno sbocco a mare, a un cantiere che permetta di mettere subito lo scafo in acqua in modo da poter lavorare contestualmente alla sistemazione dei cavi, al condizionamento, ai sistemi idrici, tagliando i tempi di consegna. In lizza c' è anche Manta Logistic Srl, società della Onorato Armatori che punta su Piombino per esordire nella logistica degli autoveicoli nuovi e per competere con il vicino porto di Livorno nella movimentazione intermodale di questo comparto. L' obiettivo dichiarato è di movimentare oltre 230mila autoveicoli l' anno usando come braccio operativo terrestre la bavarese Ars Almann, che ha una flotta di 650 bisarche stradali e tremila ferroviaria, con cui trasporta annualmente circa tre milioni e mezzo di autoveicoli. Sul tavolo c' è anche la proposta di Piombino Multiterminal Srl, società creata ad hoc tra la Compagnia portuali di Piombino e la Compagnia portuali di Livorno. Inoltre, quelle targate Piombino Logistics Spa e Liberty Magona Srl, due nomi che richiamano e si legano alle due aziende siderurgiche ma che stando allo spirito del bando dovrebbero aver presentato proposte che ampliano il loro spettro di attività. L' altra azienda in corsa arriva dall' Olanda ed è specializzata nella logistica **portuale**, si chiama Verbrugge Terminals BV ed ha sede a Terneuzen. La società opera sullo scalo marittimo della cittadina delle Fiandre. Dopo questo primo passaggio le offerte tecniche ed i piani d' impresa degli operatori ammessi verranno prossimamente valutati e giudicati da una commissione esterna di esperti, che li vaglierà uno per uno. Conosciuti i nomi delle imprese è possibile procedere alla nomina della commissione potendo evitare situazioni di possibile conflitto d' interesse. «Cercheremo di fare il prima possibile per concludere la procedura e cominciare a interloquire con gli aggiudicatari per dar corso a tutti gli adempimenti previsti per il rilascio della concessione demaniale», afferma il responsabile unico del procedimento Claudio Capuano, dirigente preposto all' ufficio Territoriale di Piombino. Un cronoprogramma di massima prevede di concludere l' esame delle proposte progettuali entro aprile. A quel punto l' **Autorità di sistema portuale** conta di essere in grado di avere un quadro chiaro della situazione concessoria del porto e degli imprenditori in campo e di poter procedere ad assegnare i lotti disponibili nello scalo. --



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Il cantiere

Molo Batteria, muro paraonde rialzato per i primi 440 metri

piombino. Conclusi i lavori di rifiorimento della mantellata esterna del primo tratto in massi naturali del molo Batteria del **porto di Piombino.** La necessità dell' intervento era diventata evidente dopo la mareggiata dell' ottobre 2018, quando l' ondata di maltempo che colpì la costa rese indispensabile vietare l' accesso, il transito e la sosta sul molo Batteria. I lavori hanno poi preso il via a giugno 2019, per una spesa di 1,5 milioni di euro, e rientrano in un progetto più complesso, che punta al rialzamento del muro paraonde fino all' altezza della banchina Trieste. I lavori conclusi rappresentano il primo stralcio funzionale dell' intervento generale e prevedono la realizzazione del rifiorimento della mantellata esterna dei primi 440 metri del molo Batteria realizzato con massi naturali di categoria dalle 3 alle 7 tonnellate per i primi 50 metri e di massi naturali di categoria dalle 7 alle 10 tonnellate per i successivi 390 metri portando la quota di sommità della berma a 6,5 metri sul livello del mare e la larghezza complessiva della berma di sommità a circa 8 metri. È stata inoltre realizzata la sopraelevazione di un metro del muro paraonde nel tratto dove attualmente si trovava a quota 5 metri così da avere, lungo tutto lo sviluppo del molo Batteria, una quota del muro paraonde pari a 6 metri. L' intervento garantirà una maggiore protezione dalle mareggiate provenienti dai settori di Scirocco e Libeccio ed eviterà episodi di tracimazione che più volte si sono ripetuti in passato e che rendevano a volte inutilizzabili le banchine e i piazzali portuali adiacenti al molo Batteria. --



Molo Bateria: conclusi lavori a Piombino

La realizzazione dell'opera è costata 1,5 milioni di euro

PIOMBINO Sono giunti al termine i lavori al molo Bateria del porto di Piombino. L'intervento riguarda il rifiorimento della mantellata esterna del primo tratto del molo. Come precisa l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, i lavori rappresentano il primo stralcio funzionale dell'intervento generale e prevedono la realizzazione del rifiorimento della mantellata esterna dei primi 440 m del molo Bateria realizzato con massi naturali di categoria 3÷7 tonnellate per i primi 50 metri e di massi naturali di categoria 7÷10 tonnellate per i successivi 390 metri portando la quota di sommità della berma all'altezza di 6,50 metri sul livello del mare e la larghezza complessiva della berma di sommità a circa otto metri. E' stata inoltre realizzata la sopraelevazione di un metro del muro paraonde nel tratto dove attualmente si trovava a quota 5 m s.m. così da avere, lungo tutto lo sviluppo del molo Bateria, una quota del muro paraonde pari a + 6,00 metri. Il costo per la realizzazione dell'opera è stato di circa 1,5 milioni di euro. L'intervento garantirà una maggiore protezione dalle mareggiate provenienti dai settori di Scirocco e Libeccio ed eviterà episodi di tracimazione che più volte si sono ripetuti in passato e che rendevano a volte inutilizzabili le banchine e i piazzali portuali adiacenti al molo Bateria.



Sei interessato alle nuove aree del porto di Piombino

Sei soggetti hanno espresso il proprio interesse a insediarsi nelle aree a nord del porto di Piombino. Lo ha annunciato l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale spiegando che l'apertura delle buste contenenti la documentazione amministrativa relativa alla selezione a evidenza pubblica è avvenuta presso la sede piombinese della port authority. Le sei imprese interessate sono: Sea Style srl di Massafra (Ta), Piombino Multiterminal srl di Piombino, Manta Logistics srl di Piombino, Piombino logistics spa di Piombino, Liberty Magona srl di Piombino, Verbrugge Terminals Bv di Terneuzen (Olanda). Le offerte tecniche e i piani d'impresa degli operatori ammessi verranno prossimamente valutati e giudicati da una commissione (esterna) di esperti che li vaglierà uno per uno. Cercheremo di fare il prima possibile per concludere la procedura e cominciare a interloquire con gli aggiudicatari per dar corso a tutti gli adempimenti previsti per il rilascio della concessione demaniale' ha detto Claudio Capuano, dirigente preposto all'Ufficio Territoriale di Piombino.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

jsw

Oggi l' incontro al Ministero tra Nardi e il sottosegretario

Il commissario straordinario convocato da Morani allo Sviluppo economico Attesa per domani la risposta di Patuanelli all' interrogazione di Gloria Vizzini

PIOMBINO. È confermato per oggi l' incontro tra il sottosegretario allo Sviluppo economico Alessia Morani e il commissario straordinario Piero Nardi. Convocazione che precede di una settimana esatta il vertice del 18 febbraio al Mise dove, dopo oltre un anno, sindacati e vertici Jsw siederanno allo stesso tavolo. Con loro, gli altri soggetti coinvolti direttamente, a partire dai tre ministeri: del Lavoro con la direzione generale degli ammortizzatori sociali e formazione, dello Sviluppo economico con la direzione generale per l' approvvigionamento, l' efficienza e la competitività energetica, e dell' Ambiente. La delegazione sarà completata dai rappresentanti della Regione e del Comune, dell' Agenzia del Demanio, dell' **Autorità portuale** e di Invitalia. L' attesa è concentrata sulle dichiarazioni di Jindal e gli impegni che intenderà formalizzare mentre sulla capacità di risposta del Governo forse qualcosa si potrà intuire domani, quando il ministro Stefano Patuanelli risponderà all' interrogazione di Gloria Vizzini. Alla deputata ex Cinque stelle, approdata poi al gruppo Misto, si era rivolto il gruppo di Camping Cig che durante un incontro a Roma aveva sollecitato un suo intervento. È stata la stessa Vizzini ad informare l' associazione piombinese del fatto che alla sua interrogazione il ministro risponderà domani. In sostanza la richiesta di fondo riguarda proprio il prossimo incontro del 18 durante il quale il ministero è invitato a sollecitare Jsw Steel una data ultima, «questa volta vincolante, - si legge - per la presentazione della seconda fase del piano industriale per evitare ulteriori proroghe pretestuose e dannose per i lavoratori del gruppo e per il settore industriale italiano dell' acciaio». Molto ruota sui tempi e sullo slittamento annunciato recentemente da Jsw per la presentazione del piano industriale. Slittamento che ha riacutizzato le preoccupazioni e le perplessità. In premessa, la parlamentare ricostruisce la vicenda e valorizza il polo siderurgico piombinese sia all' interno del tessuto industriale italiano che in funzione dell' economia locale. Vizzini risale all' acquisizione degli impianti da parte di Cevital e alla crisi conseguente «che - prosegue con la sua interrogazione - ha avuto una soluzione parzialmente positiva grazie al recente passaggio definitivo del polo siderurgico di Piombino da Cevital a Jsw Steel, collocata tra i leader mondiali nella produzione del settore dell' acciaio, coordinato dalla regia del ministero dello Sviluppo economico, ridando la speranza a migliaia di lavoratori. Il gruppo Jindal sta valutando il ritorno alla produzione di acciaio costruendo due forni elettrici per una produzione di almeno due milioni di tonnellate. Un investimento di oltre un miliardo di euro». A seguire, l' aggancio alla richiesta della proroga di altri quattro mesi in coda ai 18 iniziali, per la presentazione del piano. Cronoprogramma condiviso con il ministero dello Sviluppo economico, che prevedeva come termine ultimo per svelare le carte il 24 gennaio scorso. Un ultimo passaggio è riservato alla recente mobilitazione di Camping Cig, reduce dallo sciopero della fame a staffetta per chiedere chiarezza «su un futuro che appare fosco alla luce di questo ulteriore rinvio». -V.P.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

crociere

La Ms Europa 2 apre la stagione il prossimo 30 marzo

La prima nave da crociera, nel calendario degli arrivi sul **porto** di Portoferraio, è la "MS Europa 2", la nave gestita da Hapag-Lloyd Cruises, la compagnia che ha base in Germania. Sarà lei, il 30 marzo, a inaugurare la stagione crocieristica con i suoi cinquecento passeggeri che porta a bordo. La nuova ammiraglia della compagnia partirà da Amburgo diretta a Lisbona, facendo tappa però a Portoferraio. Il calendario delle crociere sarà reso noto nei prossimi giorni. --

Sul porto le nuove bitte per le navi da crociera
Lavori in corso tra il Porto Gallo e l'Alto-Porto: realizzate le strutture di ancoraggio. Serviranno a rendere più sicuri gli attracchi dei grandi sommergibili.

Un corso approfondito sulla gestione dei sentieri elhani
Il Comune di Portoferraio ha organizzato un corso di formazione per i gestori dei sentieri elhani. Il corso, che si svolgerà dal 10 al 12 marzo, è organizzato dalla Provincia di Livorno e dalla Regione Toscana.

La Cgil soddisfatta per la pubblicazione del bando per oss
La Cgil di Portoferraio è soddisfatta per la pubblicazione del bando per la gestione dei servizi di pulizia e manutenzione delle strutture pubbliche. Il bando, che prevede la partecipazione di operatori economici, è stato pubblicato sul sito del Comune di Portoferraio.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

portoferraio

Sul porto le nuove bitte per le navi da crociera

Lavori in corso tra il Molo Gallo e l' Alto Fondale: realizzate le strutture di ancoraggio Serviranno a rendere più sicuri gli attracchi dei natanti di grandi dimensioni

PORTOFERRAIO. Saranno in tutto cinque le nuove bitte che verranno installate (per il momento solo una è stata messa a dimora) sul fronte mare della banchina Alto Fondale. Così come è stato predisposto e programmato dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del mar Tirreno settentrionale (AdSP). Le nuove strutture di ghisa si aggiungono a quelle già preesistenti. Queste ultime però non avevano un ancoraggio tale da consentire alle grosse navi da crociera di effettuare manovre di avvicinamento e d' ancoraggio al molo in maniera ottimale. Per questa ragione, la Costa Crociere fino allo scorso anno preferiva fermare le proprie navi in golfo ed effettuare il trasbordo a terra dei crocieristi utilizzando i tender. Con il prossimo mese, periodo che vedrà l' inizio della nuova stagione, il problema sarà eliminato e in banchina torneranno le navi con più capienza e tonnellaggio. La bitta più a est è quella ubicata nei pressi del molo Gallo, dove la squadra di operai incaricata dall' AdSP ha lavorato per tutta la giornata di ieri. A seguire ci sono le altre. Intanto sono stati ancorati gli alloggiamenti. A questi dovranno essere avvitate le colonnine a fungo, dove saranno fissate le gomene delle navi. C' è una sola difficoltà. Quella rappresentata in testata di banchina. Il mezzo meccanico ha effettuato lo sbancamento di tre metri circa come previsto dal progetto. Però non è stato possibile procedere alla posa del basamento della bitta perché ci sono dei cavi. Per questo motivo è stato richiesto alla ditta interessata a effettuare una deviazione verso terra per non intralciare la collocazione delle rete metallica che sarà riempita con calcestruzzo e che rappresenta il basamento della colonna di ormeggio. L' argomento di dotare il fronte mare dell' Alto Fondale con ancoraggi più stabili è stato, fra l' altro, anche argomento inserito nei programmi elettorali nelle passate elezioni del maggio scorso.

--Luigi Cignoni.



Il Resto del Carlino (ed. Ascoli-Fermo)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Lavori subito o addio ai fondi per il dragaggio

Il porto sambenedettese potrebbe perdere il milione e 700mila euro stanziato da tempo

Dragaggio, finanziamenti a rischio? La 'voce del porto' la accredita come fondata, dando il là ad una ventilata protesta collettiva all' indirizzo del presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale del medio Adriatico, Rodolfo Giampieri e del vice presidente della Regione Marche, Anna Casini. Il problema all' ordine del giorno che dovrebbe innescare la richiesta di concrete smentite del sindaco Piunti e dell' assessore alle Attività portuali, Filippo Olivieri? Sembra, la forma dubitativa è d' obbligo, che se entro il 2020 non dovesse essere impiegato il finanziamento di 1.700.000 euro per la totale messa in sicurezza del bacino del porto di San Benedetto, finanziamento che da anni 'dorme' nelle casse pubbliche per l' elefantiacca burocrazia e per questioni poco trasparenti, i soldi per il dragaggio saranno 'girati' ad altre priorità, per affrontare ulteriori impegni di natura portuale. Stavolta però per i lavori di competenza regionale. Come dire che il 1.700.000 euro potrebbe passare dall' **Autorità** di **sistema** portuale, competente per i porti di rilevanza statale, alla Regione Marche che gestisce i problemi dei porti regionali. Poiché il porto di San Benedetto è di rilevanza statale per la parte peschereccia e regionale per la nautica da diporto, il finanziamento statale per il dragaggio potrebbe essere girato, in parte, all' ulteriore qualificazione del settore nautica da diporto. Vale a dire, al Circolo Nautico Sambenedettese che gestisce il 'parasabbia banchinato', cioè il porto turistico. Fantasie? Forse, anche se non trovano giustificazioni le continue proroghe all' approvazione tecnica dell' iter procedurale, alla gara d' appalto dei lavori alla società che dovrebbe dragare centinaia di metri cubi di sabbia e così ovviare ai continui rischi a cui va incontro la flottiglia peschereccia sambenedettese, equipaggi in primis. Certo, c' è una procedura da rispettare alla lettera: prima i carotaggi per certificare la qualità della sabbia e poi la contestuale decisione di dove smaltirla. E qui casca l' asino, o meglio sembrano evidenti le pressioni dei 'poteri forti' a danno di San Benedetto. In un primo momento si era parlato di scaricare a 6 miglia dalla costa prospiciente il porto di Ancona le tonnellate di sabbia dragate a San Benedetto. Ipotesi bocciata e non si sa il perché. L' alternativa? L' ampliamento della cassa di colmatache, in altri tempi, era stata creata per il conferimento della sabbia del fondale del porto di Senigallia, con l' aggiunta della chiara postilla: oggi faccio un piacere a te e domani lo fai a me. Tutto dimenticato. Ora c' è la presunta spada di Damocle del termine ultimo del 2020 per l' investimento dei 1.700.000 di euro e non si può più scherzare. Pasquale Bergamaschi.



Convegno bilancio europeo. Di Majo (AdSP Civitavecchia) lancia idea di un land bridge ecosostenibile tra i porti di Civitavecchia e Brindisi

GIUSEPPE CONTE

(FERPRESS) - Roma, 10 FEB - Il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo è intervenuto al prestigioso convegno "Un nuovo bilancio europeo all' altezza delle sfide per l' occupazione, la crescita e la sostenibilità" promosso dal Parlamento europeo, insieme alla Commissione europea, in occasione dei negoziati sul nuovo Quadro Finanziario Pluriennale 2021-2027 dell' Unione europea. Ad aprire i lavori il Presidente del Parlamento europeo, David Sassoli, seguito dal Ministro dell' Economia, Roberto Gualtieri. Nel primo pomeriggio l' intervento del Presidente di Majo nell' ambito del Tavolo "Investimenti, infrastrutture e coesione" durante il quale è stato letto il messaggio inviato dal Ministro per le Infrastrutture, Paola De Micheli. "Dei 42 miliardi del budget "CEF II" (Connecting Europe facility) per la programmazione finanziaria 2021-2027, l' Unione europea ha destinato 33 miliardi ai trasporti, privilegiando il settore ferroviario. Purtroppo, poco meno di un miliardo di euro sono stati destinati alle Autostrade del Mare, ovvero il 4% del plafond totale a disposizione per tutti i servizi di trasporto", ha sottolineato il Presidente dell' AdSP. "La portualità marittima europea e nazionale - ha proseguito di Majo - ha, invece, necessità di maggiori risorse economiche provenienti da priorità strettamente legate alla creazione di nuove rotte o all' implementazione di collegamenti marittimi già esistenti. Negli ultimi anni, il **porto** di Civitavecchia, pur nel suo status di **porto** "comprehensive", ha saputo beneficiare di diversi "grants" che hanno consentito di avviare opere per la creazione di nuovi traffici come BClick per lo sviluppo della linea con la Spagna e Fast Track to the Sea, grazie al quale sarà riorganizzato il piano ferro all' interno del **porto**, con un investimento di circa 20 milioni di euro", ha chiosato di Majo. "Per questo, l' imminente procedura di revisione delle reti TEN-T è cruciale per il **porto** di Civitavecchia al fine del suo inserimento nella rete "core" quale **porto** della capitale, dalla quale, unico **porto** di una capitale europea, è stato purtroppo escluso in fase di adozione del Regolamento 1315/2013. Tale inserimento, infatti, permetterebbe di portare avanti più velocemente il piano di sviluppo del network portuale del Lazio, che comprende anche il nuovo **porto** commerciale di **Fiumicino** e il **porto** di **Gaeta**, grazie anche ai finanziamenti provenienti dalla BEI, con la quale è già stata firmata l' erogazione di una prima tranche di 50 milioni di euro, a valere su un finanziamento complessivo di 195 milioni di euro". Il Presidente dell' Authority ha, inoltre, sottolineato la necessità di mettere a sistema le diverse tipologie di finanziamento europee (CEF, "blending", FESR) affinché si possano, più facilmente, reperire le risorse economiche che permettano lo sviluppo e la creazione di nuove infrastrutture. "La portualità nazionale - ha evidenziato di Majo - segue con la massima attenzione quanto viene deciso a Bruxelles, collaborando con le Istituzioni (Regioni, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Europarlamentari italiani, Rappresentanza Permanente) nel tentativo di fare sistema e presentare proposte che tengano conto del ruolo e delle potenzialità dei porti italiani in chiave ecosostenibile. A tale ultimo riguardo, insieme al presidente dell' AdSP del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, in virtù dell' accordo di collaborazione tra le due AdSP sottoscritto il 30 agosto 2018, vogliamo lanciare l' iniziativa della realizzazione di un land bridge ecosostenibile Civitavecchia-Brindisi che prevede la creazione di un corridoio stradale green tra i due porti italiani grazie al quale potranno viaggiare, prevalentemente, TIR



alimentati a gas naturale liquefatto (GNL) o a gas di petrolio liquefatto (GPL), contribuendo, in tal modo, alla riduzione delle emissioni inquinanti, che rappresenta uno dei capisaldi della politica europea", ha concluso il numero uno di Molo Vespucci. A concludere il convegno,



l'intervento del premier, Giuseppe Conte.

La Tirrenia perde i pezzi addio al Napoli -Catania

Tirrenia chiude la storica sede di Napoli e trasferisce il personale; fermata anche la linea dei traghetti Napoli-Catania. Una decisione inaspettata che ha lasciato di stucco anche il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno centrale, Pietro Spirito. «Senza alcuna comunicazione preventiva - dice Spirito - ed anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione Tirrenia ha sospeso il collegamento di autostrada del mare tra i porti di Napoli e Catania». A tutto risparmio, dunque, la compagnia che fa capo a Vincenzo Onorato in attesa, evidentemente, delle decisioni del governo circa la continuità territoriale con la Sardegna e le altre isole, che fino ad oggi ha beneficiato del contributo di 72 milioni di euro annui, e - come già annunciato per luglio - dell'ultima erogazione prevista dal contratto di privatizzazione dell'ex compagnia pubblica. In Cronaca.

Antonino Pane



Tirrenia, stop alla linea Napoli-Catania

La compagnia di Onorato taglia a sorpresa la tratta e prosegue la ritirata della società armatrice da Napoli Il presidente del porto: «Nessuno ci ha informato a vuoto la rassicurazioni fornite di recente dall'azienda»

LA VERTENZA Antonino Pane Tirrenia è al capolinea. Chiusura della storica sede di Napoli, trasferimento del personale, fermata anche la linea dei traghetti Napoli-Catania. A tutto risparmio, dunque, la compagnia che fa capo a Vincenzo Onorato in attesa, evidentemente, delle decisioni del governo circa la continuità territoriale con la Sardegna e le altre isole, che fino ad oggi ha beneficiato del contributo di 72 milioni di euro annui e che, come già annunciato, a luglio arriverà l'ultima erogazione prevista dal contratto di privatizzazione dell'ex compagnia pubblica. Cosa farà il governo? Continuerà a dare soldi agli armatori o, invece, come da più parti si chiede, agli isolani lo sconto dovrà arrivare direttamente sul costo del biglietto. Un bonus, dunque, che riguarderebbe solo i residenti sulle isole. E con queste prospettive all'orizzonte Tirrenia, evidentemente, comincia a tirare la cinghia. Far quadrare i conti è sempre più difficile ora che anche Moby, l'altra compagnia del gruppo ha i fari puntati addosso dalle banche spinte dai fondi sempre più assetati di certezze e, soprattutto, di bilanci in ordine. LA PROTESTA È in questo scenario il ruolo di Napoli diventa ogni giorno più marginale. La protesta dei lavoratori di Tirrenia che chiamano a raccolta anche i marittimi al loro fianco, trova sulla strada un'altra decisione improvvisa: lo stop immediato alla linea di traghetti Napoli-Catania. Una decisione inaspettata che ha lasciato di stucco anche il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale, Pietro Spirito. «Senza alcuna comunicazione preventiva - dice Spirito - ed anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione tenutasi a Napoli presso l'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno centrale, Tirrenia ha sospeso il collegamento di autostrada del mare tra i porti di Napoli e Catania. Si tratta di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale ed alla rete dei collegamenti marittimi meridionali. Accanto alla già annunciata decisione di chiudere la sede partenopea della società, questa iniziativa genera un effetto di deterioramento competitivo che si trasmette ad altri soggetti della comunità portuale. L'Autorità continuerà a vigilare avendo come obiettivo il miglior utilizzo delle infrastrutture portuali, per lo sviluppo dei traffici e dell'occupazione». LE TRATTE Vale solo la pena ricordare che queste linee sono state chieste da Tirrenia grazie alla disponibilità della banchina 21 lasciata libera dalla TtLine. Una banchina su cui, tra l'altro, c'è un'indagine aperta da parte della Procura che vede implicati anche i vertici dell'Adsp. Intanto suo ruolo di Tirrenia Napoli c'è anche da registrare una nota del deputato dem Piero De Luca che chiede al ministro dello Sviluppo economico di intervenire subito «con gli strumenti che ha a disposizione per evitare che si compia il disegno della proprietà di Tirrenia-Compagnia Italiana di Navigazione (Cin) di svuotamento dell'autonomia gestionale di Cin, portando nella sede di Milano della Moby i settori operativi della società. Una operazione che priverebbe Napoli del suo centro operativo e della possibilità di essere volano di sviluppo per le imprese e per l'indotto degli appalti per manutenzioni e forniture alle navi della flotta». Piero De Luca, sulla vicenda ha presentato anche un'interrogazione parlamentare al ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli. «Il Mise - dice De Luca - deve convocare, con la massima urgenza, un Tavolo di confronto con i vertici della Tirrenia - Cin, le istituzioni locali e i sindacati. Quest'ultimi - spiega De Luca - sono fortemente contrari a questo processo di riorganizzazione aziendale



Il Mattino

Napoli

e hanno già proclamato lo sciopero nazionale di tutti i lavoratori dipendenti di Tirrenia-Cin per il prossimo 13 marzo, proprio per evitare il trasferimento forzoso dei 63 lavoratori da Napoli alle sedi di Milano, Livorno e Portoferraio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La vertenza

Crisi Tirrenia sospesa la linea Napoli-Catania

Tirrenia, sospesa linea Napoli-Catania. A comunicarlo, l' **Autorità portuale**. «Senza alcuna comunicazione preventiva e in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione, la società ha sospeso il collegamento tra i porti di Napoli e Catania - spiega il presidente Pietro Spirito - una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale e alla rete dei collegamenti marittimi meridionali. Accanto alla già annunciata decisione di chiudere la sede napoletana della società, questa iniziativa genera un effetto di deterioramento competitivo che può trasmettersi ad altri soggetti della comunità **portuale**». La Tirrenia ha comunicato il trasferimento, entro maggio di 60 lavoratori dalla sede storica di Napoli (destinata a chiudere) agli altri uffici della compagnia al Nord. Ieri i lavoratori hanno manifestato a Roma, davanti alla sede del ministero. Sul piede di guerra i sindacati Filt, Fit e Uilt. «Riteniamo ingiustificate certe azioni unilaterali dell'azienda che seguono quelle della scorsa primavera quando sono iniziati i processi di accentramento di alcune funzioni e attività del gruppo, con il preciso intento di ridurre i costi diretti ed indiretti a dimostrazione di una evidente sofferenza economico-finanziaria e finalizzato a scaricare i propri effetti sui lavoratori. Lo scenario è costellato da molte incertezze e abbiamo il dovere di promuovere tutte le azioni utili a salvaguardare i lavoratori ma soprattutto il loro lavoro che appare fortemente in discussione». tiz.co.



AdSP Tirreno centrale: sospeso collegamento Tirrenea tra Napoli e Catania senza alcuna comunicazione

(FERPRESS) - Napoli, 10 FEB - "Senza alcuna comunicazione preventiva, ed anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione tenutasi a Napoli presso l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Tirrenia ha sospeso il collegamento di autostrada del mare tra i porti di Napoli e Catania". Lo riferisce in una nota l' AdSP Mar Tirreno centrale Pietro Spirito, Presidente della Adsp del mar Tirreno Centrale, afferma che "si tratta di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale ed alla rete dei collegamenti marittimi meridionali. Accanto alla già annunciata decisione di chiudere la sede partenopea della società, questa iniziativa genera un effetto di deterioramento competitivo che si trasmette ad altri soggetti della comunità portuale. L' Autorità continuerà a vigilare avendo come obiettivo il miglior utilizzo delle infrastrutture portuali, per lo sviluppo dei traffici e dell' occupazione".



Tirrenia: Napoli-Catania, alt al collegamento. L' Autorità portuale: Un danno per la nostra economia

Senza alcuna comunicazione preventiva, ed anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione tenutasi a Napoli presso l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, Tirrenia ha sospeso il collegamento di autostrada del mare tra i porti di Napoli e Catania. Pietro Spirito, presidente della Adsp del mar Tirreno Centrale, afferma che "si tratta di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale ed alla rete dei collegamenti marittimi meridionali. Accanto alla già annunciata decisione di chiudere la sede partenopea della società, questa iniziativa genera un effetto di deterioramento competitivo che si trasmette ad altri soggetti della comunità **portuale**. L' **Autorità** continuerà a vigilare avendo come obiettivo il miglior utilizzo delle infrastrutture portuali, per lo sviluppo dei traffici e dell' occupazione".



Informare

Napoli

L' AdSP del Tirreno Centrale denuncia che Tirrenia ha sospeso il servizio Napoli-Catania senza preavviso

Spirito: si tratta di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale ed alla rete dei collegamenti marittimi meridionali L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale** ha denunciato che la compagnia di navigazione Tirrenia ha sospeso il collegamento di autostrada del mare tra i porti di Napoli e Catania «senza alcuna comunicazione preventiva, ed anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione tenutasi a Napoli presso l' AdSP». «Si tratta - ha sottolineato il presidente dell' ente **portuale**, Pietro Spirito - di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale ed alla rete dei collegamenti marittimi meridionali. Accanto alla già annunciata decisione di chiudere la sede partenopea della società, questa iniziativa genera un effetto di deterioramento competitivo che si trasmette ad altri soggetti della comunità **portuale**. L' **Autorità** continuerà a vigilare avendo come obiettivo il miglior utilizzo delle infrastrutture portuali, per lo sviluppo dei traffici e dell' occupazione».

The screenshot shows the 'informMARE' website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and informMARE. The main headline reads: 'L'AdSP del Tirreno Centrale denuncia che Tirrenia ha sospeso il servizio Napoli-Catania senza preavviso'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Spirito: si tratta di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale ed alla rete dei collegamenti marittimi meridionali'. The main body of the article contains the text from the left side of the page. At the bottom of the screenshot, there is a search bar with the text 'Cerca il tuo albergo' and a table with columns for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. The table shows 'Altre destinazioni' with dates for February 10, 11, and 20, 2020. There is also a 'Cerca' button.

Informazioni Marittime

Napoli

Tirrenia sospende il collegamento merci Napoli-Catania

Incontro al Mit con i sindacati, che annunciano uno sciopero per il 13 marzo. Pietro Spirito, ha precisato che "l'interruzione è avvenuta senza alcuna comunicazione preventiva"

A partire da questa settimana, Tirrenia ha deciso di interrompere il collegamento merci ro-ro tra Napoli e Catania, linea inaugurata nel giugno del 2018. Ad annunciarlo è stata la stessa compagnia di navigazione in una nota: "Siamo costretti a interrompere l'esercizio alla luce della mancanza di traffico a sufficienza per sostenere economicamente la linea. Gli altri collegamenti marittimi proseguiranno come da programmazione". La stessa CIN-Tirrenia, la scorsa settimana, aveva confermato la volontà di chiudere le sedi amministrative di Cagliari e Napoli, Intanto Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, dopo aver proclamato uno sciopero per il 13 marzo, hanno avuto un incontro al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Maria Teresa di Matteo vicecapo di Gabinetto del ministro Paola De Micheli, incontro concesso a latere del presidio organizzato a Porta Pia da Usb. "I rappresentanti ministeriali - ha detto Francesco Staccioli, responsabile USB marittimi - ci hanno confermato che la convenzione sarà sicuramente prorogata per l'incapacità del MIT di predisporre il bando per la continuità territoriale entro la scadenza, dato che il concetto stesso di continuità richiederà una revisione.

Alla luce di ciò ci sembra logico che CIN Tirrenia continui a offrire i servizi per cui ha ottenuto la convenzione dallo Stato e interrompa quindi la procedura di chiusura della sede di Napoli, che equivale al licenziamento collettivo di 60 persone. Il ministero sembra convenire, per cui ci aspettiamo iniziative a breve: se entro una decina di giorni non ci saranno novità, dovremo alzare il livello di sconto". In merito all'improvvisa interruzione del collegamento, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Napoli, **Pietro Spirito**, ha tenuto a precisare che "l'interruzione è avvenuta senza alcuna comunicazione preventiva, ed anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione tenutasi a Napoli. Si tratta di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale ed alla rete dei collegamenti marittimi meridionali. Accanto alla già annunciata decisione di chiudere la sede partenopea della società, questa iniziativa genera un effetto di deterioramento competitivo che si trasmette ad altri soggetti della comunità portuale. L'Autorità - ha concluso **Spirito** - continuerà a vigilare avendo come obiettivo il miglior utilizzo delle infrastrutture portuali, per lo sviluppo dei traffici e dell'occupazione".



PIETRO SPIRITO SUL CASO TIRRENIA

Senza alcuna comunicazione preventiva, ed anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione tenutasi a Napoli presso l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, Tirrenia ha sospeso il collegamento di autostrada del mare tra i porti di Napoli e Catania. Pietro Spirito, Presidente della Adsp del mar Tirreno Centrale, afferma che 'si tratta di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale ed alla rete dei collegamenti marittimi meridionali. Accanto alla già annunciata decisione di chiudere la sede partenopea della società, questa iniziativa genera un effetto di deterioramento competitivo che si trasmette ad altri soggetti della comunità portuale. L' **Autorità** continuerà a vigilare avendo come obiettivo il miglior utilizzo delle infrastrutture portuali, per lo sviluppo dei traffici e dell' occupazione'. Commenti commenti.



Tirrenia, dopo il vertice i sindacati confermano lo sciopero del 13 marzo

Roma 'Le procedure di raffreddamento avviate dalle organizzazioni nazionali Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti per far recedere l'azienda dalla volontà di chiudere le sedi di Napoli e Cagliari e, conseguentemente, procedere ad un concreto ridimensionamento dei propri asset, si sono concluse con esito negativo anche presso il Ministero del Lavoro dove il management aziendale ha inteso confermare il proprio processo di riorganizzazione che in queste ultime ore vede anche la chiusura della tratta Napoli/Catania'. Lo comunicano le tre sigle in una nota congiunta. 'Riteniamo ingiustificate queste ulteriori azioni unilaterali dell'azienda che seguono quelle della scorsa primavera quando sono iniziati i processi di accentramento di alcune funzioni e attività del gruppo, con il preciso intento di ridurre i costi diretti ed indiretti a dimostrazione di una evidente sofferenza economico/finanziaria e finalizzato a scaricare i propri effetti sulle lavoratrici e sui lavoratori. Lo scenario che avanza è costellato da molte incertezze e come organizzazioni sindacali confederali abbiamo il dovere di vigilare e di promuovere tutte le azioni utili a salvaguardare le lavoratrici e i lavoratori ma soprattutto il loro lavoro che oggi appare fortemente in discussione. Questa azione di 'riorganizzazione aziendale' impoverisce i territori ed il loro tessuto produttivo ed evidenzia difficoltà evidentemente radicate, che oggi si vogliono portare a soluzione, intervenendo drasticamente a discapito dell'occupazione e della stessa prospettiva aziendale '. Cgil, Cisl e Uil proclamano quindi una prima azione di sciopero nazionale di tutti i lavoratori Tirrenia/Cin per il prossimo 13 marzo e con la seguente articolazione: PERSONALE NAVIGANTE : ritardo di 4 ore della partenza navi PERSONALE AMMINISTRATIVO e di TERRA : intera prestazione. 'L'azione di sciopero sarà supportata da un corteo con presidio della sede di Napoli. Nei prossimi giorni saranno calendarizzate opportune iniziative e momenti assembleari in preparazione dello sciopero'.



Tirrenia, il Pd: Sbagliato chiudere la sede di Napoli

Napoli 'Il ministro dello Sviluppo economico deve prontamente intervenire con gli strumenti che ha a disposizione per evitare che si compia il disegno della proprietà di Tirrenia -Compagnia Italiana di Navigazione (Cin) di svuotamento dell'autonomia gestionale di Cin, portando nella sede di Milano della Moby i settori operativi della società. Una operazione che priverebbe Napoli del suo centro operativo e della possibilità di essere volano di sviluppo per le imprese e per l'indotto degli appalti per manutenzioni e forniture alle navi della flotta. Il Mise deve convocare, con la massima urgenza, un Tavolo di confronto con i vertici della Tirrenia-Cin, le istituzioni locali e i sindacati, per giungere alla sospensione immediata della decisione di procedere alla chiusura della sede napoletana e alla condivisione di nuovo Piano di riorganizzazione aziendale che garantisca gli attuali livelli occupazione. Lo sostiene il deputato del Pd Piero De Luca , che sulla vicenda ha presentato un'interrogazione parlamentare al ministro dello Sviluppo economico. I sindacati spiega De Luca sono fortemente contrari a questo processo di riorganizzazione aziendale e hanno già proclamato lo sciopero nazionale di tutti i lavoratori dipendenti di Tirrenia-Cin per il prossimo 13 marzo, proprio per evitare il ' trasferimento forzoso ' dei 63 lavoratori da Napoli alle sedi di Milano, Livorno e Portoferraio. La società, controllata dall'armatore Moby, opera in regime di continuità territoriale con le maggiori isole italiane, assicurando il collegamento grazie a un contratto di servizio pubblico con lo Stato che vale oltre 72 milioni di euro annui. Ora conclude il parlamentare dem ci troviamo in un momento molto delicato, perché questo contratto scadrà il prossimo mese di luglio e il Mit procederà a individuare il futuro operatore attraverso una procedura di evidenza pubblica. Il ministero deve agire subito convocando le parti'.



AdSP di Napoli e Regione Sardegna critiche con Tirrenia-Moby per lo stop ai collegamenti

La sospensione del servizio marittimo regolare fra i porti di Napoli e di Catania annunciata pochi giorni fa da Tirrenia Cin non è piaciuta all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. In una nota la port authority afferma: 'Senza alcuna comunicazione preventiva, e anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione tenutasi a Napoli presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Tirrenia ha sospeso il collegamento di autostrada del mare tra i porti di Napoli e Catania'. Il presidente dell'AdSP Pietro Spirito aggiunge che 'si tratta di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale e alla rete dei collegamenti marittimi meridionali. Accanto alla già annunciata decisione di chiudere la sede partenopea della società, questa iniziativa genera un effetto di deterioramento competitivo che si trasmette ad altri soggetti della comunità portuale. L'Autorità continuerà a vigilare avendo come obiettivo il miglior utilizzo delle infrastrutture portuali, per lo sviluppo dei traffici e dell'occupazione'. Le ultime notizie da Roma, in verità, parlano di un possibile posticipo almeno fino a fine anno della sede della compagnia in Campania.

Gli autotrasportatori siciliani, soprattutto i padroncini, sono invece allarmati dal temuto aumento delle tariffe che una situazione di quasi monopolio di Grimaldi sulla rotta fra Catania e Salerno potrebbe generare. Oltre alla shipping company partenopea, infatti, fra Sicilia e Campania opera solo Cartour con il collegamento fra i porti di Salerno e Messina (quest'ultimo porto dista un centinaio di chilometri da Catania). Severo con il Gruppo Moby è stato anche l'assessore regionale sardo ai trasporti, Giorgio Todde, dopo lo stop temporaneo alla linea fra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio conseguente all'incidente occorso al traghetto Giraglia. Quanto sta accadendo è grave e stiamo lavorando per superare l'emergenza il più rapidamente possibile ha detto Todde. In un momento in cui la politica e le istituzioni dovrebbero rimanere unite e compatte al fianco del territorio, ciò che amareggia sono i tentativi di chi vuole cavalcare la disgrazia in modo strumentale per destabilizzare l'opinione pubblica con accuse e notizie false. Da Moby attendiamo una risposta rapida, che contiamo possa arrivare già nella giornata di domani. La balena blu sta con fatica cercando una nave da impiegare in sostituzione del Giraglia e ha chiesto ai tecnici che a Livorno stanno facendo la manutenzione invernale sulla nave gemella Bastia di accelerare i lavori. 'Stiamo cercando di far uscire il Bastia dal bacino in tempi record e nel frattempo cercando di noleggiare una nave ma le caratteristiche tecniche richieste sono di difficile reperibilità sul mercato ha fatto sapere Moby. La compagnia si sta adoperando per limitare al massimo i disagi e per ripristinare i collegamenti il prima possibile'.



Convenzione Tirrenia in proroga fino a fine anno e possibile rinvio della chiusura di Napoli

La delegazione Usb (Unione Sindacale di Base) che questa mattina ha manifestato a Roma sotto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per protestare contro il piano di Tirrenia che prevede la chiusura delle sedi di Cagliari e Napoli sta tornando a casa con un primo ma significativo risultato in tasca. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY il dicastero romano ha preannunciato che con ogni probabilità la convenzione pubblica a Tirrenia Cin per la continuità territoriale (in scadenza a metà luglio) verrà prorogata fino a fine anno e dunque i rappresentanti dei lavoratori si aspettano che, almeno fino a quella data, ogni ipotesi di chiusura della sede campana venga congelata. Una nota del sindacato dei lavoratori spiega: In occasione del presidio convocato da USB di fronte al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, una delegazione è stata ricevuta dal vice capo di gabinetto Dottoressa Di Matteo. Abbiamo rappresentato al Ministero non solo la nostra contrarietà alla ingiustificata chiusura degli uffici storici di Napoli, che colpisce 60 lavoratori costretti a trasferirsi in Toscana e Lombardia, ma abbiamo espresso tutte le nostre preoccupazioni riguardo il futuro stesso di Tirrenia legato a doppio filo al prossimo bando di continuità territoriale. Abbiamo richiesto al Ministero di attivarsi per bloccare l'atto aziendale fino a che Tirrenia opererà attività di continuità per conto e con finanziamenti dello Stato. La Usb poi aggiunge: La dottoressa Di Matteo ha compreso la situazione e ci ha confermato del fatto che l'attuale continuità territoriale sarà prorogata oltre la scadenza del 19 luglio fino a preparazione del nuovo bando stante senza darci tempi precisi. Questo a nostro avviso avvalorava ancor di più la nostra richiesta e ci siamo lasciati con l'impegno da parte ministeriale di verificare questa ipotesi con l'armatore e da parte nostra di aspettare tale tentativo prima di procedere con ulteriori iniziative. Riteniamo che quanto sta accadendo in Tirrenia debba essere fermato e non esiteremo ad alzare il livello dello scontro se Onorato non dovesse recedere dai suoi propositi. Dunque, salvo imprevisti, Tirrenia Cin potrà beneficiare delle rate per l'esercizio delle rotte in convenzione (circa 70 milioni di euro ogni anno) fino alla fine del 2020 ma in cambio il sindacato Usb chiede che venga messo nel cassetto il piano che prevede la chiusura dell'ufficio di Napoli almeno fino a quando il Gruppo Moby riceverà soldi pubblici. Nicola Capuzzo



La delegazione Usb (Unione Sindacale di Base) che questa mattina ha manifestato a Roma sotto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per protestare contro il piano di Tirrenia che prevede la chiusura delle sedi di Cagliari e Napoli sta tornando a casa con un primo ma significativo risultato in tasca.

Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY il dicastero romano ha

Tirrenia, Linea Napoli-Catania: sospeso collegamento senza alcuna comunicazione

Pietro Spirito, Presidente della Adsp del mar Tirreno Centrale: si tratta di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale.

Senza alcuna comunicazione preventiva, ed anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione tenutasi a Napoli presso l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, Tirrenia ha sospeso il collegamento di autostrada del mare tra i porti di Napoli e Catania. Pietro Spirito, Presidente della Adsp del mar Tirreno Centrale, afferma che "si tratta di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale ed alla rete dei collegamenti marittimi meridionali. Accanto alla già annunciata decisione di chiudere la sede partenopea della società, questa iniziativa genera un effetto di deterioramento competitivo che si trasmette ad altri soggetti della comunità **portuale**. L' **Autorità** continuerà a vigilare avendo come obiettivo il miglior utilizzo delle infrastrutture portuali, per lo sviluppo dei traffici e dell' occupazione".



The screenshot shows the top of the Stylo24 website. The header includes the logo 'STYLO24' and a navigation menu with categories like 'HOME', 'ATTUALITÀ', 'CRONACA', 'ECONOMIA', 'INCHIESTE', 'POLITICA', 'SOCIETÀ', and 'SPORT'. Below the header, the article title 'Tirrenia, Linea Napoli-Catania: sospeso collegamento senza alcuna comunicazione' is displayed in a large, bold font. Underneath the title, there is a sub-headline and a small image of a white ferry boat on the water. The text below the image is partially visible, starting with 'Senza alcuna comunicazione preventiva...'.

Allarme stazione marittima cedono le piastrelle del tetto

IL CASO Sono al lavoro i funzionari dell' **autorità** di **sistema** del mar Tirreno Centrale e i tecnici della ditta che ha realizzato la stazione marittima firmata da Zaha Hadid. Sono decine le piastrelle del tetto staccate dopo il forte vento dei giorni scorsi, che ha fatto cedere una parte del tetto della avveniristica conchiglia. Oltre all' analisi e alla quantificazione dei danni - l' episodio è successo durante le ore notturne, quando, intorno alla stazione marittima fortunatamente non c' era nessuno - i sopralluoghi serviranno anche a capire come mai le raffiche di vento hanno generato il distacco di mattonelle montate da pochi anni. «Abbiamo subito provveduto a circoscrivere l' area al di sotto del tetto dove sono cadute le piastrelle - dice Francesco Messineo, segretario generale dell' **Autorità** di **sistema** - e, dopo aver avuto la quantificazione degli interventi da fare, provvederemo immediatamente alla manutenzione dell' opera». I DISAGI Ma la caduta delle piastrelle dal tetto della stazione marittima non è il solo disagio che si registra nell' area portuale del molo Manfredi. Sono in fase avanzata, infatti, i lavori di ripavimentazione e riqualificazione dell' intera banchina e della parte interna del porto. Parallelamente, poi, oltre alla prima fase del ripascimento, entrerà a breve nel vivo anche il riassetto della scogliera di Santa Teresa, oltre, ovviamente, all' imboccatura. «Se da un lato - aggiunge Messineo - siamo contenti che siano partiti tutti questi cantieri che il porto di Salerno aspettava da anni, dall' altro lato è indubbio che la contemporaneità di questi interventi produrrà inevitabilmente dei disagi che cercheremo di contenere». Prima conseguenza sarà la riduzione progressiva dei posti auto del parcheggio interno al porto. «Nei prossimi giorni il cantiere procederà - continua Messineo - e si ridurranno i posti a disposizione. Poi, via via l' intera area di sosta sarà chiusa fino al termine dell' intervento. L' obiettivo congiunto con il Provveditorato delle opere pubbliche è quello di chiudere tutta la questione entro l' estate prossima, in modo da avere una zona turistica totalmente funzionante». Fino a quando l' area Manfredi non sarà totalmente ristrutturata, le navi da crociera non potranno attraccare. «Ma questo - conclude il segretario generale dell' **Autorità** di **sistema** - non vuol dire certo che non ci saranno le crociere. In base a come procederanno i lavori, prenderemo in considerazione l' ipotesi di usare il porto commerciale per l' attracco delle navi. Il problema non è la banchina, ma l' assenza di un' area dedicata alla sosta delle decine di bus che portano i crocieristi nelle varie destinazioni. Senza uno spazio adeguato al molo Manfredi per consentire la sosta dei mezzi, le navi non possono attraccare. E saranno spostate nella zona del porto commerciale che già viene usata per le navi più grandi». di.tu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Bari

Approvazione Bilancio di Previsione esercizio finanziario 2020 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Con nota del 04.02.2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, acquisito il parere favorevole del Ministero dell' Economia e delle Finanze e tenuto conto dell' avviso del Collegio dei Revisori dei Conti, ha comunicato l' approvazione del Bilancio di Previsione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per l' anno 2020, precedentemente approvato dal Comitato di Gestione dell' Ente con Delibera n. 09/2019 del 25 ottobre 2019. Il Bilancio di previsione 2020 è stato predisposto nel rispetto del regolamento di amministrazione e contabilità dell' Autorità che prevede, tra l' altro, la predisposizione del preventivo decisionale e gestionale. Il documento contabile tiene, altresì, conto delle istruzioni impartite dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e fa riferimento al programma biennale degli acquisti di beni e servizi 2020-2021, al programma triennale dei lavori 2020-2022 ed all' elenco annuale dei lavori 2020, adottati con decreto del Presidente dell' **AdSP** n. 112/2019 del 18.10.2019. Con la citata nota, il Ministero prende quindi atto che le previsioni formulate nel Bilancio 2020 sono rispettose delle vigenti norme di contenimento della spesa pubblica. Il Ministero Vigilante invita l' **AdSP** a tenere conto, in sede di variazione al Bilancio di previsione di quanto introdotto dalla Legge di Bilancio, art. 1 commi 590 e seguenti. Il documento contabile sarà a breve consultabile sul sito istituzionale dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio nella sezione Amministrazione Trasparente al link 'Bilancio di Previsione 2020'.



Petruzzielli

Wired digital day, l'innovazione va in scena a teatro

Corso Cavour 12, alle 9,30 Ingresso gratuito su iscrizione Sensibilizzare l'opinione pubblica sui temi dell'immediato futuro e celebrare l'innovazione e la tecnologia. Dalle 9,30 alle 18, il teatro Petruzzelli ospiterà il Wired digital day, evento realizzato da Wired Italia in collaborazione con Regione Puglia e Puglia Sviluppo. Si parlerà di novità e sfide della digitalizzazione, della space economy, ma anche di sostenibilità e politiche dell'innovazione, sovranità digitale, futuro del lavoro, intelligenza artificiale e cybersicurezza. E ancora, blockchain, healthcare e design e creatività, per citare alcuni temi. A presentare questi argomenti chiave per la crescita e lo sviluppo economico, culturale e sociale del Paese, saranno proprio i protagonisti del mondo dell'innovazione. Sul palco saliranno, ad esempio, l'ex-astronauta Paolo Nespoli, l'economista e padre della blue economy Gunter Pauli, il sociologo ed esperto di new media e tecnologia Evgeny Morozov, il musicista, produttore e fondatore dei Subsonica Max Casacci. Sono previsti anche gli interventi del governatore Michele Emiliano e dell'assessore regionale Cosimo Borraccino, del sindaco Antonio Decaro. E saranno presenti pure il segretario generale Fim Cisl Marco Bentivogli, lo scienziato Massimo Buscema, l'economista Stefano Da Empoli, il presidente dell'Autorità portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, il ceo di Planetek Italia Giovanni Sylos Labini, il vicepresidente di Aeroporti di Puglia Antonio Maria Vasile, tra gli altri. Info digitalday2020.wired.it - g. tot. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



'Wired Digital Day 2020' a Bari Futuro, intelligenza, cybersicurezza

L' evento realizzato da Wired Italia in collaborazione con Regione Puglia e Puglia Sviluppo, al Teatro Petruzzelli di Bari Martedì 11/2/2020

Il racconto sui grandi temi che stanno dando forma al futuro, affascina la Puglia . Al via il Wired Digital Day , edizione 2020, con oltre 1200 gli iscritti. L' evento realizzato da Wired Italia in collaborazione con Regione Puglia e Puglia Sviluppo - martedì 11 febbraio al Teatro Petruzzelli di Bari , dalle 9:30 alle 18:00 (con ingresso gratuito) - racconta le novità e le sfide in tema di digitalizzazione, space economy, sostenibilità e politiche dell' innovazione , sovranità digitale, futuro del lavoro, intelligenza artificiale e cybersicurezza, blockchain, healthcare, design e creatività, argomenti sui quali la Puglia e tutto il Sud Italia si stanno ritagliando un ruolo da protagonisti. L' obiettivo è sensibilizzare l' opinione pubblica sui temi dell' immediato futuro e celebrare l' innovazione , la tecnologia e l' eccellenza come elementi chiave per la crescita e lo sviluppo economico, culturale e sociale del nostro Paese, partendo dalla sostenibilità, valore necessario per essere al passo coi tempi ma anche per creare tante nuove opportunità. Sul palcoscenico i protagonisti del mondo dell' Innovazione. Tra gli interventi più attesi quello dell' ex-astronauta Paolo Nespoli e dell' economista e padre della Blue Economy Gunter Pauli , del sociologo ed esperto di new media e tecnologia Evgeny Morozov , del musicista, produttore e fondatore dei Subsonica Max Casacci . Ci saranno anche il segretario generale FIM CISL Marco Bentivogli , lo scienziato, esperto in reti neurali artificiali e sistemi artificiali adattivi e direttore del Centro di ricerca Semeion Massimo Buscema , l' economista e presidente di I-Com, Istituto per la Competitività Stefano Da Empoli . Inoltre, Alessandro Lo Volpe , vice presidente Cloud e Cognitive di IBM Italia; Carola Frediani , esperta di cybersicurezza e Cybersecurity Awareness Manager; **Ugo Patroni Griffi** , presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**; Nicolò Andreola , economista ed esperto in Strategy, Marketing & Leadership; Luigi Capello , imprenditore seriale, ceo di LVenture Group e fondatore di Luiss Enlabs; Giovanni Sylos Labini , ceo di Planetek Italia ed esperto nell' analisi dei dati satellitari; Ottavio Di Cillo , direttore del Centro Regionale di TeleMedicina della Regione Puglia; Antonio Maria Vasile , vicepresidente di Aeroporti di Puglia; Antonio De Vito , direttore generale di Puglia Sviluppo; Marco Curci , direttore Divisione Informatica e Telematica di InnovaPuglia; Alessio Lo Russo , ceo di Roboze ed esperto di modellazione 3D e digital fabrication; Luigi Alfredo Grieco , professore di Telecomunicazioni ed esperto di IOT del Politecnico di Bari; Diego Marra , ceo di Cinemagica ed esperto di VR e progettazione di ambienti interattivi. Guarda la gallery Interverranno: Michele Emiliano , presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro , sindaco di Bari, Cosimo Borraccino , assessore allo Sviluppo economico, con delega alla ricerca industriale e innovazione della Regione Puglia. L' ingresso è gratuito , iscrivendosi al link: <https://digitalday2020.wired.it/> L' evento sarà in diretta streaming sulla pagina Facebook di Wired e sul sito (<https://www.wired.it/>). Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per leggerli.



Al Petruzzelli la terza edizione del Wired Digital Day

Il racconto sui grandi temi che stanno dando forma al futuro, affascina la Puglia. A quattro dal giorno del Wired Digital Day, edizione 2020, sono già più di 1200 gli iscritti. L'evento realizzato da Wired Italia in collaborazione con Regione Puglia e Puglia Sviluppo - in programma martedì 11 febbraio al Teatro Petruzzelli di Bari, dalle 9:30 alle 18:00 (con ingresso gratuito) - racconta le novità e le sfide in tema di digitalizzazione, space economy, sostenibilità e politiche dell'innovazione, sovranità digitale, futuro del lavoro, intelligenza artificiale e cybersicurezza, blockchain, healthcare, design e creatività, argomenti sui quali la Puglia e tutto il Sud Italia si stanno ritagliando un ruolo da protagonisti. L'obiettivo è sensibilizzare l'opinione pubblica sui temi dell'immediato futuro e celebrare l'innovazione, la tecnologia e l'eccellenza come elementi chiave per la crescita e lo sviluppo economico, culturale e sociale del nostro Paese, partendo dalla sostenibilità, valore necessario per essere al passo coi tempi ma anche per creare tante nuove opportunità. Sul palcoscenico i protagonisti del mondo dell'Innovazione. Tra gli interventi più attesi quello dell'ex-astronauta Paolo Nespoli e dell'economista e padre della Blue Economy Gunter Pauli, del sociologo ed esperto di new media e tecnologia Evgeny Morozov, del musicista, produttore e fondatore dei Subsonica Max Casacci. Ci saranno anche il segretario generale FIM CISL Marco Bentivogli, lo scienziato, esperto in reti neurali artificiali e sistemi artificiali adattivi e direttore del Centro di ricerca Semeion Massimo Buscema, l'economista e presidente di I-Com, Istituto per la Competitività Stefano Da Empoli. Inoltre, Alessandro Lo Volpe, vice presidente Cloud e Cognitive di IBM Italia; Carola Frediani, esperta di cybersicurezza e Cybersecurity Awareness Manager; Ugo Patroni Griffi, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale; Nicolò Andreola, economista ed esperto in Strategy, Marketing & Leadership; Luigi Capello, imprenditore seriale, ceo di LVenture Group e fondatore di Luiss Enlabs; Giovanni Sylos Labini, ceo di Planetek Italia ed esperto nell'analisi dei dati satellitari; Ottavio Di Cillo, direttore del Centro Regionale di TeleMedicina della Regione Puglia; Antonio Maria Vasile, vicepresidente di Aeroporti di Puglia; Antonio De Vito, direttore generale di Puglia Sviluppo; Marco Curci, direttore Divisione Informatica e Telematica di InnoVaPuglia; Alessio Lo Russo, ceo di Roboze ed esperto di modellazione 3D e digital fabrication; Luigi Alfredo Grieco, professore di Telecomunicazioni ed esperto di IOT del Politecnico di Bari; Diego Marra, ceo di Cinemagica ed esperto di VR e progettazione di ambienti interattivi. Interverranno: Michele Emiliano, presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, sindaco di Bari, Cosimo Borraccino, assessore allo Sviluppo economico, con delega alla ricerca industriale e innovazione della Regione Puglia. L'ingresso è gratuito, iscrivendosi al link: <https://digitalday2020.wired.it/> L'evento sarà in diretta streaming sulla pagina Facebook di Wired e sul sito (<https://www.wired.it/>). Attendere un istante: stiamo caricando la mappa del posto... Caricamento in corso... Auto A piedi Bici.



Puglia Live

Bari

Bari - Il racconto sui grandi temi che stanno dando forma al futuro, affascina la Puglia. Domani il Wired Digital Day.

10/02/2020 Il racconto sui grandi temi che stanno dando forma al futuro, affascina la Puglia. Domani il Wired Digital Day. L' evento realizzato da Wired Italia in collaborazione con Regione Puglia e Puglia Sviluppo - in programma domani martedì 11 febbraio al Teatro Petruzzelli di Bari, dalle 9:30 alle 18:00 (con ingresso gratuito) - racconta le novità e le sfide in tema di digitalizzazione, space economy, sostenibilità e politiche dell' innovazione, sovranità digitale, futuro del lavoro, intelligenza artificiale e cybersicurezza, blockchain, healthcare, design e creatività, argomenti sui quali la Puglia e tutto il Sud Italia si stanno ritagliando un ruolo da protagonisti. L' obiettivo è sensibilizzare l' opinione pubblica sui temi dell' immediato futuro e celebrare l' innovazione, la tecnologia e l' eccellenza come elementi chiave per la crescita e lo sviluppo economico, culturale e sociale del nostro Paese, partendo dalla sostenibilità, valore necessario per essere al passo coi tempi ma anche per creare tante nuove opportunità. Sul palcoscenico i protagonisti del mondo dell' Innovazione. Tra gli interventi più attesi quello dell' ex-astronauta Paolo Nespoli e dell' economista e padre della Blue Economy Gunter Pauli, del sociologo ed esperto di new media e tecnologia Evgeny Morozov, del musicista, produttore e fondatore dei Subsonica Max Casacci. Ci saranno anche il segretario generale FIM CISL Marco Bentivogli, lo scienziato, esperto in reti neurali artificiali e sistemi artificiali adattivi e direttore del Centro di ricerca Semeion Massimo Buscema, l' economista e presidente di I-Com, Istituto per la Competitività Stefano Da Empoli. Inoltre, Alessandro Lo Volpe, vice presidente Cloud e Cognitive di IBM Italia; Carola Frediani, esperta di cybersicurezza e Cybersecurity Awareness Manager; **Ugo Patroni Griffi**, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**; Nicolò Andreola, economista ed esperto in Strategy, Marketing & Leadership; Luigi Capello, imprenditore seriale, ceo di LVenture Group e fondatore di Luiss Enlabs; Giovanni Sylos Labini, ceo di Planetek Italia ed esperto nell' analisi dei dati satellitari; Ottavio Di Cillo, direttore del Centro Regionale di TeleMedicina della Regione Puglia; Antonio Maria Vasile, vicepresidente di Aeroporti di Puglia; Antonio De Vito, direttore generale di Puglia Sviluppo; Marco Curci, direttore Divisione Informatica e Telematica di InnovaPuglia; Alessio Lo Russo, ceo di Roboze ed esperto di modellazione 3D e digital fabrication; Luigi Alfredo Grieco, professore di Telecomunicazioni ed esperto di IOT del Politecnico di Bari; Diego Marra, ceo di Cinemagica ed esperto di VR e progettazione di ambienti interattivi. Interverranno: Michele Emiliano, presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, sindaco di Bari, Cosimo Borraccino, assessore allo Sviluppo economico, con delega alla ricerca industriale e innovazione della Regione Puglia. L' ingresso è gratuito, iscrivendosi al link: <https://digitalday2020.wired.it/>



L' APPELLO IL DIRIGENTE DELLA CGIL, MARILINA NOCCO, SCRIVE A TUTTI GLI ENTI UTILIZZATORI DEGLI LSU

Stabilizzare lavoratori socialmente utili si può: le risorse e le deroghe ci sono

«Si stabilizzino i Lavoratori socialmente utili: le risorse e le deroghe ci sono».

È quanto chiede a tutti gli Enti utilizzatori (Amministrazioni comunali e provinciale e **Autorità Portuale**) il dirigente del dipartimento Mercato del Lavoro della Cgil, Marilina Nocco, secondo la quale «non è più tempo di procrastinare la stabilizzazione degli Lsu che da 25 anni vivono una condizione di precarietà lavorativa pur garantendo le attività fondamentali degli Enti pubblici». «Tali lavoratori, in tutti questi anni, hanno vissuto con l' assegno sociale di circa 500,00 euro, senza diritti contrattuali e con effetti gravissimi sul sostentamento economico-famigliare e ora tutti gli Enti Utilizzatori - scrive ancora il dirigente sindacale - devono garantire la pari dignità dei lavoratori, superando il dumping contrattuale presente sui posti di lavoro, garantendo l' esigibilità dei Contratti Collettivi di riferimento. Le lotte sindacali di Cgil, Cisl e Uil sono state tante e costanti in tutti questi anni, determinando la contrattualizzazione della maggioranza degli Lsu e, per quelli rimasti in tale condizione, non intendiamo demordere sino al raggiungimento della stabilizzazione di tutti i lavoratori». Si tratta, nello specifico, di circa 80 lavoratori e loro famiglie «alle quali - si legge ancora nella missiva della Cgil - occorre ridare immediatamente dignità e speranza lavorativa in considerazione degli incentivi regionali e in ragione delle ultime misure date al comma 495 dell' art. 1 della Legge del 27/12/2019, n. 160. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della Funzione Pubblica, ha emesso il 30 gennaio scorso una nota contenente le indicazioni operative in merito alle procedure di stabilizzazione. E, nello stralcio, comma 495, si legge "... al fine di semplificare le assunzioni di cui all' articolo 1, comma 446, delle legge 30 dicembre 2018, n. 145, le amministrazioni pubbliche utilizzatrici dei lavoratori socialmente utili di cui all' articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 28 febbraio 2000, n. 81, e all' articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 280, nonché dei lavoratori già rientranti nell' abrogato articolo 7 del decreto legislativo 1° dicembre 1997, n. 468, e dei lavoratori impegnati in attività di pubblica utilità, anche mediante contratti di lavoro a tempo determinato o contratti di collaborazione coordinata e continuativa nonché mediante altre tipologie contrattuali, possono procedere all' assunzione a tempo indeterminato anche con contratti di lavoro a tempo parziale, anche in deroga, per il solo anno 2020 in qualità di lavoratori sovranumerati, alla dotazione organica, al piano di fabbisogno del personale ed ai vincoli assunzionali previsti dalla vigente normativa limitatamente alle risorse di cui al comma 497, primo periodo". Entro il prossimo 20 febbraio conclude Nocco - le amministrazioni devono trasmettere le istanze come indicato nella circolare del dipartimento della Funzione Pubblica. Oggi oltre alle risorse ci sono anche le deroghe ai vincoli assunzionali, non si perda anche questa possibilità. Gli Enti attivino immediatamente la procedura per non far scadere il termine previsto dalla norma».



Brindisi Report

Brindisi

Lsu Brindisi, sollecito Cgil a stabilizzare entro il 20 febbraio

La Cgil sollecita Comuni, Provincia e Adsp ad applicare la legge 160/2019 e la nota del governo per 80 lavoratori

BRINDISI - C'è una scadenza che le amministrazioni pubbliche interessate, vale a dire Comuni, Provincia e **Autorità di Sistema portuale**, non possono e non devono mancare nel Brindisino: è quella della data ultima del 20 febbraio, ormai molto vicina, entro cui devono essere spedite le istanze per stabilizzare circa 80 lavoratori socialmente utili (in attesa da ben 25 anni con stipendi medi mensili di 500 euro) secondo quanto previsto dalla legge 160 del 27 dicembre 2019, e secondo la nota diramata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della Funzione pubblica, lo scorso 30 gennaio. Lo ricorda e lo sollecita con una lettera aperta a tutti gli enti interessati, e alla stessa Prefettura, Marilina Nocco del dipartimento Mercato del lavoro della Cgil provinciale. "Oggi, oltre alle risorse, ci sono anche le deroghe ai vincoli di assunzione. Non si perda questa possibilità, gli enti attivino immediatamente la procedura per non far scadere il termine previsto dalla norma". Ma vediamo come le stabilizzazioni possono essere agevolate. Marilina Nocco ricorda che in considerazione degli incentivi regionali e in ragione delle ultime misure date al comma 495 dell' articolo 1 della legge 160/2019, le amministrazioni pubbliche utilizzatrici dei lavoratori socialmente utili "possono procedere all' assunzione a tempo indeterminato anche con contratti di lavoro a tempo parziale, anche in deroga, per il solo anno 2020 in qualità di lavoratori sovranumerati, alla dotazione organica, al piano di fabbisogno del personale ed ai vincoli assunzionali previsti dalla vigente normativa limitatamente alle risorse di cui al comma 497, primo periodo."

The screenshot shows a news article from 'BRINDISIREPORT' under the 'Economia' section. The main headline is '"Lsu, ora si può stabilizzare. Richieste degli enti entro il 20"'. Below the headline, it states: 'La Cgil sollecita Comuni, Provincia e Adsp ad applicare la legge 160/2019 e la nota del governo per 80 lavoratori'. There is a small photo of a group of people standing in a public square. To the right of the photo, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and WhatsApp. Below the photo, there is a small text block starting with 'BRINDISI - C'è una scadenza che le amministrazioni pubbliche interessate...'.

Brindisi Report

Brindisi

Stagione crocieristica 2020: per Brindisi sette navi e 57 toccate

Oltre alla Msc Musica, si affaccia anche la AidaMira, di una compagnia tedesca controllata dal Gruppo Costa

MAR.ORL

BRINDISI - Sette navi per 57 toccate, dalla fine di aprile alla fine di ottobre: è questo il programma della stagione crocieristica 2020 che interesserà il porto di Brindisi, che resta di interesse per Msc Crociere, con la Msc Musica, mentre si affaccia anche il Gruppo Costa con la controllata tedesca Aida Cruises e l'unità AidaMira, già Costa NeoRiviera (foto sotto), la più piccola delle unità della flotta del colosso crocieristico italiano. Il calendario è stato ufficializzato dall'**Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico meridionale. Le altre compagnie che utilizzeranno maggiormente il porto di Brindisi saranno la anglo-tedesca Tui, con la Marella Celebration, e la Holland America Group con la già conosciuta Seaburn Odyssey, mentre saranno sporadiche le presenze della Club Med 2, della Berlin di Fti Cruses, della Silver Shadow di Silver Cruise. Si comincerà, come già detto, a fine aprile, con due toccate della Msc Musica il 20 e il 27, per la già nota settimana tra Venezia e Katacolon. A maggio in porto Msc Musica, AidaMira, Marella Celebration, Seaburn Odyssey, Silver Shadow. Giorni più affollati, lunedì 11 con tre navi in porto (Msc Musica, AidaMira e Silver Shadow), e il 25 con Msc Musica e AidaMira. Le due stesse navi saranno in porto contemporaneamente anche lunedì 8 e 22 giugno, lunedì 6 luglio e lunedì 20 luglio quando si aggiungerà anche la Seaburn Odyssey. Le due navi di Msc e del Gruppo Costa scaleranno Brindisi nella stessa giornata anche il 3, 17 e 31 agosto, sempre di lunedì, il 14 settembre con la Berlin come terza nave in banchina, il 28 settembre. La Marella Celebration (foto sotto) effettuerà una tappa il 19 maggio, il 23 giugno, il 28 luglio, l' 11 agosto, l' 8 settembre, il 6 e il 27 ottobre, tutte di martedì, e il 24 ottobre di sabato, proveniente da Argostoli (Cefalonia) e diretta a Kotor (Cattaro, Montenegro). Brindisi sarà tappa per la Seaburn Odyssey (foto sotto) tra Lefkada e Dubrovnik, mentre nel caso della AidaMira, farà punto di sosta e visita in Puglia lungo la rotta tra Souda Bay (Creta), e Corfù. Rotta adriatica per Berlin, con Manfredonia come tappa precedente a quella di Brindisi, e rientro a Trieste, ma prima ancora anche Mediterraneo centrale e poi Adriatico tra La Valletta (Malta) e Sibenik in Croazia. La Club Med 2 sosterrà a Brindisi tra Gallipoli e Mljet (Croazia), e tra Gallipoli e Parga. Per quanto riguarda gli approdi, in attesa del completamento dell' iter di realizzazione dei nuovi accosti a Sant' Apollinare, con annesso parco archeologico urbano - sarà accessibile anche ai cittadini di Brindisi - bisognerà utilizzare ancora una volta sistemazioni provvisorie tra la Banchina Ex Carbonifera alla ex stazione marittima, e altri approdi nel porto interno per unità che potranno manovrare nel porto interno. Per le navi più grandi si vedrà (tra i progetti fermi c'è anche un tensostatico a Costa Morena Est). Brindisi se vuole conservare e coltivare meglio il suo fazzoletto nel campo crocieristico dovrà fare meglio sul piano degli iter delle opere portuali. Si spera che gli incontri inaugurati presso il Mise, e poi a seguire dal 10 marzo presso il Ministero dei Trasporti, servano a sbloccare i percorsi e a superare i problemi di sinergie soprattutto tra Adsp e Comune.

BRINDISIREPORT Attualità

Stagione crocieristica 2020: per Brindisi sette navi e 57 toccate

Oltre alla Msc Musica, si affaccia anche la AidaMira, di una compagnia tedesca controllata dal Gruppo Costa

I più letti di oggi

- Analisi del "Dove" di "The North" e "The South"
- Conoscere i nodi della "Aeromobili di Brindisi"
- Club Med: il nuovo arrivo di "AidaMira" dal Gruppo Costa
- Lezioni, manager di "Cagliari" e "Marella Celebration" e "Silver Shadow"

BRINDISI - Sette navi per 57 toccate, dalla fine di aprile alla fine di ottobre: è questo il programma della stagione crocieristica 2020 che interesserà il porto di Brindisi, che resta di interesse per Msc Crociere, con la Msc Musica, mentre si affaccia anche il Gruppo Costa con la controllata tedesca Aida Cruises e l'unità AidaMira, già Costa NeoRiviera (foto sotto), la più piccola delle unità della flotta del colosso crocieristico italiano. Il calendario è stato ufficializzato dall'**Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale**.

Le altre compagnie che utilizzeranno maggiormente il porto di Brindisi saranno la anglo-tedesca Tui, con la Marella Celebration, e la Holland America Group con la già conosciuta Seaburn Odyssey, mentre saranno sporadiche le presenze della Club Med 2, della Berlin di Fti Cruses, della Silver Shadow di Silver Cruise. Si comincerà, come già detto, a fine aprile, con due toccate della Msc Musica il 20 e il 27, per la già nota settimana tra Venezia e Katacolon.

Porticciolo alla Temus: approvato il regolamento

A Golfo Aranci parte la gestione della struttura affidata a un privato Cinque categorie per l'assegnazione delle banchine: dai 6 ai 14 metri

ROBERTO PETRETTOW

GOLFO ARANCI Prende corpo la gestione del porto turistico inserito nello scao peschereccia Golfo Aranci. Il comandante del porto, Angelo Filosa, ha infatti approvato il "regolamento interno dell' approdo turistico" presentato dalla società Temus Srl che il 17 gennaio è stata autorizzata dall' **Autorità di sistema portuale** a gestire in concessione un' area di 5.966 metri quadri e i relativi beni demaniali «a servizio della nautica e del diportista nautico». La struttura potrà essere utilizzata sia da utenti che abbiano un posto riservato in cambio di un canone annuale, sia da utenti occasionali. Le banchine sono suddivise in cinque tipologie, in base alla grandezza dello specchio d' acqua disponibile. Si parte dalla categoria prima, con uno specchio di 6 metri di lunghezza per due di larghezza, sino ad arrivare alla quinta categoria con uno spazio di 14 metri di lunghezza per 4,85 di larghezza. Per il 2020, primo anno di gestione della struttura, il canone sarà posticipato e determinato dopo il primo semestre per utilizzare i dati dei consumi semestrali effettivi per il calcolo forfettario annuale. In pratica il primo anno di gestione sarà sperimentale, anche per questioni strutturali: il porticciolo non è infatti ancora dotato, ad esempio, di apparecchiature per la misurazione dei controlli individuali di acqua, quindi gli utenti dovranno «ottimizzare al meglio l' utilizzo dei servizi, in particolare quello di erogazione dell' acqua, limitando il più possibile gli sprechi». Per la prossima stagione le banchine dovrebbero essere dotato di prese per l' acqua con tanto di contatore. La Temus assicurerà la pulizia dello specchio acqueo dell' approdo, l' illuminazione, i sistemi di ormeggio per le imbarcazioni, gli interventi di disinquinamento (in caso si rendessero necessari), la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti e delle attrezzature portuali, l' erogazione di energia elettrica e acqua, il servizio antincendio. Attenzione agli utenti che si sono procurati, a causa del loro comportamento, una cattiva fama in giro per i porti turistici: il concessionario si riserva la facoltà «di non concedere l' ormeggio a imbarcazioni di utenti che abbiano dimostrato comportamento incompatibile con la correttezza dei rapporti sociali e commerciali o che abbiano tenuto comportamenti scorretti durante la permanenza in altri porti turistici». Sulle tariffe il regolamento non dice nulla e questo sarà un argomento particolarmente scottante, dal momento che la gestione ai privati è un' assoluta novità per il porticciolo turistico di Golfo Aranci. Novità che ha già prodotto delle polemiche.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Maltempo

Bufera di vento navi in ritardo

Ancora forti raffiche di vento su tutto il Nord dell' Isola e in particolare su **Olbia** e Gallura. Ieri la parte nord orientale dell' Isola è stata flagellata dal maestrale, le raffiche hanno raggiunto i settanta chilometri orari. Si sono registrati problemi per i collegamenti marittimi, in particolare quelli per Genova e, allo stesso, dallo scalo ligure ai porti sardi. La Moby Wonder, il cui arrivo da Livorno era previsto per le 7 di oggi, potrebbe entrare nel **porto** dell' Isola Bianca alle 14,30. Mentre l' Athara della Tirrenia, potrebbe arrivare da Genova alle 14,45, invece che alle 7. La situazione resta molto difficile sulla tratta Santa Teresa - Bonifacio. Il personale dei Vigili del Fuoco di **Olbia** ha effettuato alcuni interventi in città, anche se non sono state segnalate situazioni gravi. Le previsioni confermano anche per oggi vento forte a **Olbia** e in altre località della Gallura. In particolare, la situazione potrebbe diventare difficile nella zona di Arzachena. La Capitaneria di **Porto di Olbia** sta monitorando il tratta di mare di sua competenza con particolare attenzione, anche a seguito dell' incidente che ha coinvolto il traghetto Giraglia a Santa Teresa. (a. b.)



Zona Falcata, via libera alle analisi

Sarà possibile verificare organicamente gli indici di inquinamento nell' area

messina Un piccolo ma potenzialmente cruciale passo avanti lungo la strada che porta alla riqualificazione della Zona Falcata è stato compiuto ieri a Palermo. La Conferenza dei servizi, convocata negli uffici del Dipartimento Bonifiche della Regione Siciliana, ha dato il via libera al Piano di monitoraggio ambientale redatto dall' Università degli Studi di Messina sulla base degli accordi con l' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto. Un mezzo attraverso il quale si darà organicità, con un cronoprogramma definito, agli studi sulle analisi connesse alle sostanze inquinanti e all' eventuale quantità delle stesse presenti nelle varie aree oggetto di controllo. «Ora aspettiamo che la Regione adotti il provvedimento finale, ci hanno assicurato che in un paio di settimane massimo si concretizzerà il passaggio - ha fatto sapere il presidente dell' Adsp, Mario Mega -. Successivamente potremo dar vita alla fase esecutiva». Soddisfazione è stata espressa anche dal sindaco Cateno De Luca, anche se alla riunione hanno partecipato gli assessori Mondello e Musolino: «Da quando **Autorità di sistema** e Comune agiscono in sinergia i procedimenti palermitani volano». Il percorso verso il rilancio della "Falce" passa anche da altri obiettivi, a cominciare dalle demolizioni. Quelle relative alla zona del vecchio cantiere Savena dovrebbero iniziare a breve, mentre si attendono gli interventi di sgombero dei locali abusivamente occupati nei Bastioni della Real Cittadella. Pagina 18.



Zona Falcata, approvato il Piano indagini

Il presidente dell' Autorità di sistema Mega: «Siamo pronti alla fase esecutiva»

Emanuele Rigano Via libera al Piano di Indagini preliminari della Zona Falcata. La fumata bianca è arrivata in occasione della Conferenza dei servizi convocata dal dirigente Francesco Lo Cascio dell' Ufficio regionale Bonifiche, alla quale hanno preso parte tutti gli attori principali e di supporto alla grande operazione di risanamento di una delle aree più belle ma allo stesso tempo inquinate della città. Una scommessa da vincere, per il presente ma soprattutto in ottica futura. In prima fila, ovviamente, **Autorità di sistema** portuale dello Stretto e Università degli Studi di Messina, le istituzioni protagoniste dell' accordo che ha portato il gruppo interdisciplinare dell' ateneo a compilare le oltre 900 pagine del Piano di caratterizzazione ora analizzato e approvato. L' ok permetterà all' Authority di procedere alla consegna delle aree per l' avvio delle procedure. «Adesso aspetteremo che la Regione e gli uffici regionali del Servizio specifico adottino il provvedimento finale, ci hanno assicurato che in un paio di settimane massimo si concretizzerà questo passaggio - ha fatto sapere il presidente dell' Adsp, Mario Mega -. Successivamente potremo passare alla fase esecutiva per andare ad effettuare i singoli interventi di caratterizzazione, diciamo che in questo modo le varie tipologie di indagine sono state approvate e considerate idonee all' interno del Piano». E permetteranno di individuare con esattezza se ci sono inquinanti e in quale quantità. Con tanto di cronoprogramma di massima nei vari ambiti territoriali della Falce inseriti nel progetto tecnico. All' incontro presenti anche il segretario generale dell' **Autorità di sistema** Ettore Gentile, per il Comune di Messina il vice sindaco Salvatore Mondello e l' assessore Dafne Musolino, la professoressa Ida Milone del Gruppo di progettazione Unime, Concetta Sarlo della Città Metropolitana di Messina e il dirigente dell' Arpa, Filippo Russo. Il sindaco Cateno De Luca ha voluto esprimere «grande soddisfazione per la rapidità con la quale l' Assessorato regionale, Dipartimento Regionale Acque Energia e Rifiuti e dirigente del Servizio discariche, unitamente agli altri organi di controllo, hanno esaminato il piano di monitoraggio consentendo di avviare una importante azione di bonifica ambientale, che finalmente costituisce il primo e concreto passo verso il recupero e la valorizzazione del grande patrimonio culturale, architettonico e storico della Zona Falcata di Messina. Da quando **Autorità di sistema** e Comune agiscono in sinergia i procedimenti palermitani volano». Quello che apparentemente è solo un insieme di firme su di un atto, in realtà ha una valenza potenzialmente decisiva per le prospettive del territorio. Gli studi inseriti nel Piano di caratterizzazione consentiranno di individuare il quadro complessivo dell' area e le varie priorità, permettendo così di potere capire a fondo come muoversi per andare avanti e cancellare una volta per tutte le ferite del passato, prima di costruire l' avvenire. Analisi sulle acque dell' ex Degassifica Tra le varie indagini che verranno compiute nell' area della Zona Falcata, c' è quella relativa al campionato e caratterizzazione chimico-fisica dei sedimenti e delle acque presenti nella vasche della ex Degassifica. Nello specifico il servizio è finalizzato a consentire un' idonea individuazione dei materiali presenti, verificando se il materiale all' interno delle vasche è allo stadio liquido o solido, misurandone la quantità. Quindi procedere alla propedeutica caratterizzazione dei materiali secondo la normativa vigente. Il bando per la manifestazione d' interesse scadrà il prossimo 20 febbraio, la base d' asta di 10 mila euro.



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Possono partecipare i chimici sia come singoli professionisti iscritti all' Albo che le società. Si tratta di un ulteriore passaggio che fa seguito alle indagini svolte su suolo e sottosuolo delle aree prossime alla Real Cittadella. Tutte attività rientranti negli obiettivi che trovano spunto nel "Patto per la Falce" al quale è collegato l' accordo tra **Autorità di sistema** portuale e Università di Messina per la redazione del Piano di Caratterizzazione approvato.

Il binario parallelo delle demolizioni

La lunga strada verso il risanamento della Zona Falcata si gioca su più binari. E nei prossimi giorni il piede è pronto ad essere pigiato sull' acceleratore. Questa settimana dovrebbero riprendere le demolizioni, nello specifico quelle relative ai fabbricati che facevano parte del vecchio cantiere Savena, quelli più vicini alla Real Cittadella. Diverse tra questi sono in condizioni precarie, per cui l' abbattimento non solo viene contemplato nell' ottica della bonifica ma anche per ragioni di sicurezza. A breve verranno anche sgomberati i locali interni ai Bastioni della Real Cittadella. L' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto ha definito con il demanio la questione della proprietà del bene: il suolo, ma anche le strutture fortificate, fanno parte del patrimonio proprio dell' Adsp. Anche in questo caso, gli interventi verranno portati avanti nel segno delle sinergie, quelle tra Authority e amministrazione comunale, che insieme hanno concordato come e quando scatteranno le operazioni di sgombero, con vigili urbani ma non solo in azione per allontanare dalla fortezza i "senza fissa dimora" che ancora oggi all' interno vi trovano riparo. Quello delle demolizioni è un lavoro lungo, già sviluppato sotto la guida di Antonino De Simone e sul quale il successore Mario Mega non può e non intende arretrare per poter dar vita poi alle bonifiche necessarie a rendere realtà il sogno della riqualificazione. ema.rig. Saranno sgomberati a breve i Bastioni occupati abusivamente.

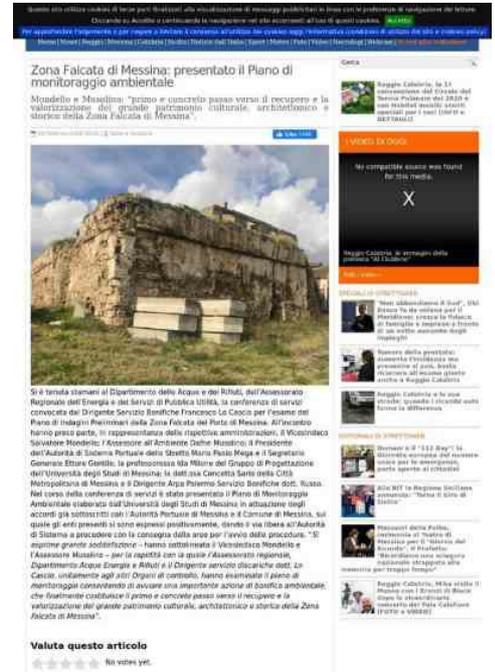


Zona Falcata di Messina: presentato il Piano di monitoraggio ambientale

Mondello e Musolino: "primo e concreto passo verso il recupero e la valorizzazione del grande patrimonio culturale, architettonico e storico della Zona Falcata di Messina".

Si è tenuta stamani al Dipartimento delle Acque e dei Rifiuti, dell' Assessorato Regionale dell' Energia e dei Servizi di Pubblica Utilità, la conferenza di servizi convocata dal Dirigente Servizio Bonifiche Francesco Lo Cascio per l' esame del Piano di Indagini Preliminari della Zona Falcata del Porto di Messina. All' incontro hanno preso parte, in rappresentanza delle rispettive amministrazioni, il Vicesindaco Salvatore Mondello; l' Assessore all' Ambiente Dafne Musolino; il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto Mario Paolo Mega e il Segretario Generale Ettore Gentile; la professoressa Ida Milone del Gruppo di Progettazione dell' Università degli Studi di Messina; la dott.ssa Concetta Sarlo della Città Metropolitana di Messina e il Dirigente Arpa Palermo Servizio Bonifiche dott. Russo. Nel corso della conferenza di servizi è stato presentato il Piano di Monitoraggio Ambientale elaborato dall' Università degli Studi di Messina in attuazione degli accordi già sottoscritti con l' **Autorità** Portuale di Messina e il Comune di Messina, sul quale gli enti presenti si sono espressi positivamente, dando il via libera all' **Autorità** di **Sistema** a procedere con la consegna della aree per l' avvio delle procedure. "

Si esprime grande soddisfazione - hanno sottolineato il Vicesindaco Mondello e l' Assessore Musolino - per la rapidità con la quale l' Assessorato regionale, Dipartimento Acque Energia e Rifiuti e il Dirigente servizio scariche dott. Lo Cascio, unitamente agli altri Organi di controllo, hanno esaminato il piano di monitoraggio consentendo di avviare una importante azione di bonifica ambientale, che finalmente costituisce il primo e concreto passo verso il recupero e la valorizzazione del grande patrimonio culturale, architettonico e storico della Zona Falcata di Messina".



STRETTO Orari

L' Autorità portuale apre ufficio a Reggio

COME assicurato sin dal suo insediamento dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale dello Stretto, Mario Mega, ha aperto l' ufficio calabrese dell' Ad SP competente per i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. L' ufficio, temporaneamente ubicato presso la Direzione marittima di Reggio Calabria nel Piazzale del porto al n. 2, è aperto al pubblico, in questa prima fase di avvio, tutti i giovedì dalle ore 9 alle ore 12. In primavera la Consulta discuterà la legge istitutiva per il sistema che accorpa i porti di Reggio e Villa a quelli di Messina e Milazzo.



Nicosia, Confetra Sicilia, a colloquio con Mega

Giulia Sarti

image_pdfimage_print MESSINA Semplificazione delle Zes, programmazione degli investimenti infrastrutturali, Sicilia asset strategico, mercati emergenti africani: questi i temi dell'incontro tra il presidente di Confetra Sicilia, Mauro Nicosia e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, Mario Mega. La Sicilia -ha detto Nicosia che ha definito ottima l'intesa raggiunta durante il confronto con Mega- è un asset strategico per il Paese e deve poter affermare la sua centralità negli scenari di sviluppo euromediterranei. Non più un ostacolo da aggirare, ma un polo di attrazione degli investimenti. Questa è la prospettiva da perseguire. Per i due rappresentanti la semplificazione è il più incisivo strumento da mettere in campo per rendere le Zes una concreta prospettiva di sviluppo. Tematica che va però affrontata in parallelo al tema della programmazione degli investimenti sulle infrastrutture e la nuova programmazione comunitaria. Gli investimenti cinesi in Africa -ha aggiunto il presidente di Confetra Sicilia- impongono di guardare allo scenario mediterraneo come a un nuovo crocevia di scambi sull'asse sud-nord e la Sicilia e il Sistema portuale dello Stretto devono saperne interpretare gli sviluppi futuri. Senza un'attenta e lucida analisi delle prospettive di sviluppo dei mercati emergenti africani che guidi verso una razionale scelta degli investimenti infrastrutturali, si corre il rischio di rimanere, ancora una volta, tagliati fuori dalle opportunità che questi determineranno nel futuro.



Anche Milazzo alla Bit di Milano. Ruello: 'Turismo positivo, ma si può migliorare'

SALVATORE DI TRAPANI

Anche il comune di Milazzo sarà presente alla Bit di Milano, la fiera della Borsa Internazionale del Turismo. L' assessore Ruello: 'Il dato turistico è positivo ma va mantenuto e migliorato' Anche il comune di Milazzo è tra gli ospiti della fiera della ' Borsa del Turismo Internazionale ' di Milano. L' evento, che è iniziato il 9 febbraio, raccoglie numerosi attori del turismo. Insieme al comune mamertino presenzierà all' evento anche l' Area Marina Protetta di Capo Milazzo. Tra gli ospiti dal messinese, inoltre, ci sarà anche il Parco dei Nebrodi. Un settore strategico 'In un momento storico che premia l' intera Sicilia come meta turistica, credo sia importante per Milazzo, come comune, tornare ad essere presente in contesti di grande respiro come le borse del turismo -ha dichiarato il sindaco, Giovanni Formica- È un' opportunità che abbiamo voluto cogliere grazie all' impegno del Presidente del Consorzio di gestione dell' Amp, Giovanni Mangano, che metterà a disposizione lo spazio espositivo anche per promuovere la città. Il settore turistico è strategico e alternativo ad altri modelli di sviluppo che non tengono conto delle opportunità che possono derivare oggi dal turismo sostenibile ed esperienziale'. Turismo a Milazzo positivo, ma si può migliorare Soddisfazione anche dall' assessore al turismo, Pierpaolo Ruello, che ha dichiarato: 'Oggi la cooperazione tra enti è indispensabile per una promozione coordinata del nostro comprensorio . per questo ringrazio anche l' **Autorità** di **Sistema** Portuale Messina - Milazzo e il suo Presidente Mario Paolo Mega che ha voluto condividere l' idea di una promozione territoriale in sinergia. Ci presentiamo al pubblico degli operatori della fiera con immagini e foto di straordinaria bellezza per mettere in risalto la capacità attrattiva della Città: dal porto storico al Complesso Monumentale del Castello, dalla riviera di Ponente a Capo Milazzo. Milazzo può vantare un indotto di settore che è professionale e qualificato, condizione essenziale per supportare spesso i limiti dei servizi offerti dagli enti pubblici, con offerte differenziate tra diversi target di clientela sia nell' ospitalità che nella ristorazione. Il dato turistico è positivo ma va mantenuto e migliorato'. Articoli correlati.



Soddisfazione anche dall' assessore al turismo, Pierpaolo Ruello, che ha dichiarato: 'Oggi la cooperazione tra enti è indispensabile per una promozione coordinata del nostro comprensorio . per questo ringrazio anche l' **Autorità** di **Sistema** Portuale Messina - Milazzo e il suo Presidente Mario Paolo Mega che ha voluto condividere l' idea di una promozione territoriale in sinergia. Ci presentiamo al pubblico degli operatori della fiera con immagini e foto di straordinaria bellezza per mettere in risalto la capacità attrattiva della Città: dal porto storico al Complesso Monumentale del Castello, dalla riviera di Ponente a Capo Milazzo. Milazzo può vantare un indotto di settore che è professionale e qualificato, condizione essenziale per supportare spesso i limiti dei servizi offerti dagli enti pubblici, con offerte differenziate tra diversi target di clientela sia nell' ospitalità che nella ristorazione. Il dato turistico è positivo ma va mantenuto e migliorato'. Articoli correlati.

La Sicilia

Catania

Interporto: «Burocrazia ritarda i lavori del polo intermodale»

Il presidente. «Impresa pronta ai lavori ma si attendono le ultime autorizzazioni»

Cesare La MarcaCome se non bastassero decenni di stallo, slitta ancora, speriamo di poco, l' avvio dei lavori per il polo intermodale dell' Interporto, nell' area di Bicocca. La "prima pietra" del mega intervento da 20 milioni di euro nel cuore della zona industriale - per il 75% compreso all' interno dell' area della Zes - per la realizzazione della piattaforma logistica da cui dipende il rilancio dello sviluppo economico dell' intera Sicilia orientale, era prevista proprio in questi giorni, a metà febbraio; in realtà è tutto pronto, comprese le operazioni preliminari all' allestimento del cantiere, ma non c' è ancora una data ufficiale, in attesa dell' ultimo parere ambientale, dell' ultima autorizzazione, in una parola del completamento dell' iter burocratico, che è certo garanzia di trasparenza, legalità e legittimità delle procedure, ma che potrebbe essere anche più snello e rapido - secondo il presidente di Interporti Rosario Torrisi Rigano - quando queste condizioni sono assicurate. «Siamo pronti ad avviare i lavori di un' opera di enorme importanza, l' impresa ha effettuato i necessari interventi preliminari nell' area di cantiere dove le ruspe potrebbero già entrare in azione - spiega il presidente - però dobbiamo aspettare che la burocrazia faccia interamente il suo corso, che dagli enti interessati arrivino le ultime autorizzazioni, dunque posso auspicare che entro la fine del mese comincino finalmente i lavori, ma questo non dipende da noi. Recentemente in un tavolo tecnico con l' impresa abbiamo anche appianato la questione dei costi per la bonifica dell' area di cantiere dagli ordigni bellici, speriamo dunque di poter avviare al più presto i lavori che dovrebbero durare dieci mesi, burocrazia permettendo». Nell' ambito del nuovo polo intermodale è compresa anche la realizzazione di due binari da 400 metri ciascuno che serviranno i treni merci e per l' interscambio tra gomma e ferro sulla tratta Siracusa-Messina, con l' interrimento degli attuali binari sul tratto di Bicocca, funzionale al prolungamento della pista di Fontanarossa. Tra Interporti e **Autorità portuale** è anche in corso un' interlocuzione sulla possibilità di liberare da tir e container la via Domenico Tempio rilanciando così la valenza turistica e diportistica del porto, utilizzando aree contigue all' Interporto. «C' è stato sempre un alibi per non procedere in questo senso - conclude Torrisi Rigano - che ora può essere rimosso».



MedCom 2020, a Palermo il Summit mediterraneo dei Trasporti

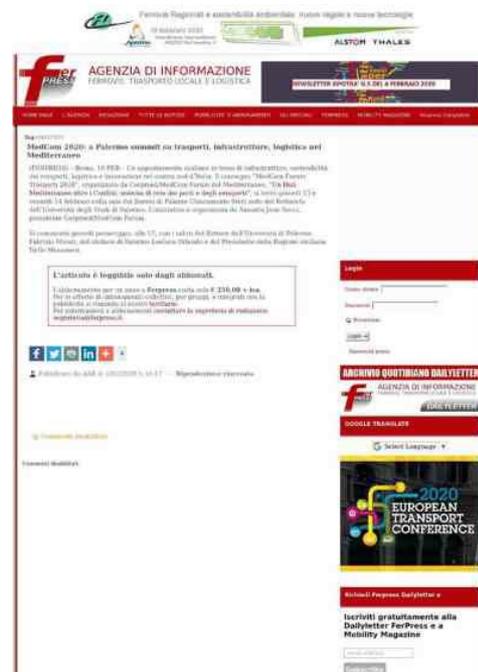
Sempre più caldo il tema dello sviluppo delle infrastrutture, ZES, collegamenti portuali, aeroportuali, sostenibilità dei trasporti, logistica e innovazione nel centro sud d' Italia.

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 Chiaramonte 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 Falcomatà, Sindaco di Reggio Calabria; Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo.



MedCom 2020: a Palermo summit su trasporti, infrastrutture, logistica nel Mediterraneo

(FERPRESS) - Roma, 10 FEB - Un appuntamento siciliano in tema di infrastrutture, sostenibilità dei trasporti, logistica e innovazione nel centro sud d' Italia. Il convegno "MedCom Forum Trasporti 2020", organizzato da Cerpmed/MedCom Forum del Mediterraneo, "Un Hub Mediterraneo oltre i Confini: **sistema** di rete dei porti e degli aeroporti" , si terrà giovedì 13 e venerdì 14 febbraio nella sala dei Baroni di Palazzo Chiaramonte Steri sede del Rettorato dell' Università degli Studi di Palermo. L' iniziativa è organizzata da Amanda Jane Succi, presidente Cerpmed/MedCom Forum. 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. Subito dopo avranno inizio le sessioni del pomeriggio con gli interventi di personalità di Massimo Deandreis - SRM Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno - Intesa SanPaolo; Giuseppe Salvo - dell' Università degli Studi di Palermo; Eugenio Grimaldi, Executive Manager Grimaldi Group; Valentina Lener, Direttore generale Assaeroporti; Tiziano Onesti , Presidente Aeroporti di Puglia e di Trenitalia; 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 Club 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 Falcomatà, Sindaco di Reggio Calabria; Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo.



A Palermo il "MedCom Forum Trasporti 2020"

Si parlerà delle possibili sinergie tra porti e aeroporti del sud Italia e del mediterraneo. Presenti i più autorevoli rappresentanti Nazionali del settore Tutto pronto a Palermo per "MedCom Forum Trasporti 2020, che inizierà il 13 febbraio 2020, alle ore 15,00, nella sala dei Baroni di Palazzo Chiamamonte Steri sede del Rettorato dell' Università degli Studi di Palermo. Il MedCom Forum Economico del Mediterraneo , dal tema "Un Hub Mediterraneo oltre i Confini: sistema di rete dei porti e degli aeroporti" , organizzato da CerpMed , che proseguirà anche nell' intera giornata di venerdì 14 febbraio, verrà aperto dai saluti istituzionali 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' inizio dei lavori con la relazione introduttiva di Amanda Jane Succi , presidente CerpMed. Partiranno poi le sessioni del pomeriggio con gli interventi di personalità del livello di Massimo Deandrea , 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; Mary Rose Garbutt , Direttore dell' Ufficio Divisione 5 Affari Comunitari e Internazionali della Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto aereo - MIT; Giovanni Scalia , AD Gesap Aeroporto Internazionale di Palermo; Nico Torrisi, AD Sac Società Aeroportuale di Catania; Giovanni Campa , Chief Strategy & Corporate Development Officer of Air Malta; 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; Mario Paolo Mega, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto; Pasqualino Monti , Presidente Autorità del Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale (Palermo); Pietro Spirito , Presidente Autorità del 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 Falcomatà , Sindaco di Reggio Calabria; Leoluca Orlando , Sindaco di Palermo. DICHIARAZIONI Amanda Jane Succi : Presidente CerpMed/Com Forum: "Il tema dei trasporti nel Mediterraneo è di assoluta centralità rispetto alla potenzialità e





Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

luogo naturalmente predisposto a rappresentare un' area **centrale** nell' economia del pianeta. Da qui passano enormi flussi di merci e di persone. Cosa rimane davvero a vantaggio dei paesi e dell' area mediterranea? E' possibile fare squadra anziché competere su flussi marginali? Con quale **sistema** rafforzare la capacità strategica dei nodi portuali e aeroportuali? Cosa occorre dal punto di vista della logistica e delle infrastrutture? L' Italia su cosa dovrebbe focalizzare per guadagnare un ruolo **centrale**? L' obiettivo che mi pongo è stimolare un confronto aperto tra gli stakeholder del settore dei trasporti, non solo per analizzare lo stato dell' arte in ambito **portuale**, aeroportuale e della logistica, ma per individuare e superare quelle criticità che ostacolano l' incremento economico dell' Italia e in particolare del Sud Italia nello scenario odierno. Per questo nel titolo di questa edizione di MedCom Forum ho voluto fare riferimento al concetto di "Hub Mediterraneo Oltre i confini". Perché è questo che l' Italia e il Sud Italia dovrebbe essere." Prof. Gaetano Armao , Vicepresidente ed Assessore per l' Economia della Regione siciliana: "Lo sviluppo sociale ed economico della Sicilia è purtroppo ancor oggi condizionato dall' insularità e dalla posizione periferica rispetto alle aree centrali del Continente europeo. Tale condizione di insularità, peraltro esplicitata nel dettato dell' art. 174 del TFUE, alla quale, per primo lo Stato non ha posto rimedio mediante forme di compensazione e riequilibrio è causa dell' appesantimento dei costi di trasporto relativi a persone e merci nell' Unione Europea, in particolare da e verso la stessa penisola, dove l' assenza di politiche di continuità territoriale, diminuiscono la competitività delle attività produttive siciliane rispetto alle controparti del nord e complicano la vita ai cittadini negli spostamenti all' interno dello stesso stato. Ma più in generale refluisce sulla competitività dei territori, delle imprese e sulla stessa fruizione dei diritti sociali. Abbiamo richiesto al Governo statale di superare le inerzie che anche l' Unione europea ha contestato e di riconoscere alle isole misure di sostegno finanziario al fine di mitigare lo svantaggio competitivo derivante dai maggior costi delle esportazioni e del reperimento delle materie prime. E' altresì richiesto all' Europa di riconoscere gli svantaggi strutturali che derivano dalla loro condizione, in termini di mobilità, infrastrutture stradali e ferroviarie e di sostegno alle imprese. Soltanto attraverso la compiuta affermazione delle misure di riequilibrio, la Sicilia, come le altre isole europee, potranno rilanciare le proprie prospettive di crescita. E in questo senso occorre fare **sistema** non solo per la continuità territoriale, ma anche per la fiscalità di sviluppo." Alessandro Albanese , Presidente di Sicindustria: "Non possiamo parlare di sviluppo e di infrastrutture in Sicilia se non affrontiamo prima di tutto la madre di tutti i problemi: i ritardi. Solo quando avremo un **sistema** di collegamenti efficiente ed efficace nell' isola allora sì che potremmo veramente guardare al futuro in un' ottica di sviluppo dell' economia e del territorio." Prof. Francesco Russo , Ordinario di ingegneria dei sistemi di trasporto presso l' Università degli Studi di Reggio Calabria, già vicepresidente della Regione Calabria: "Va innanzitutto richiamata una forte attenzione sulla situazione attuale della rete trans-europea dei trasporti (TEN) e della rete trans-mediterranea dei trasporti (TMN) notando come sia stata avviata in questi giorni la revisione della TEN, anticipando di 2 anni quanto programmato. Bisogna notare come sia in ritardo lo sviluppo della TEN sia come dibattito a livello di Paese per quanto riguarda le sue componenti e le relative priorità - valga ad esempio l' assenza di una proposta reale per l' AV nel Mezzogiorno- sia per la mancata definizione dei punti di connessione della TEN con la TMN. Stante il ruolo **centrale** di cerniera tra i due sistemi che gioca l' Italia il ritardo si evidenzia anche nella assoluta mancanza di spinta propulsiva di Roma nelle sedi decisionali europee. Bisogna, andando ad un maggior dettaglio, esaminare il ruolo della rete ferroviaria italiana per il trasporto delle merci nell' ambito dei corridoi europei della TEN, e in particolare del corridoio Scan-Med. È evidente l' importanza che la rete ferroviaria ha per raggiungere i mercati economici più importanti dell' UE. Si rileva che confrontando tempi e costi per arrivare nel centro Europa dai porti del Nord (Rotterdam, Antwerp) o dai porti italiani del Sud (Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Salerno,..) emerge un forte vantaggio per i porti del Sud. Questo vantaggio viene ad essere cancellato per due ordini di motivi: mancanza di connessioni ferroviarie di ultimo miglio tra porti e rete

ferroviaria, sagome limitate e lunghezza treno ridotta rispetto agli standard europei, nello specifico a quelli francesi e tedeschi che si avviano ad operare treni da 1000 metri. Bisogna infine porre l'attenzione sul ruolo **centrale** che i porti



Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

svolgono come testate dei corridoi multimodali e come a fronte di una riforma della portualità particolarmente avanzata, fatta nel 2016, che ha dato la possibilità di competere con i grandi sistemi portuali internazionali si sia negli ultimi anni rallentato il passo per vari ordini di motivi. Credo che le Regioni del Sud debbano trovare forme di coordinamento proponendo azioni comuni per il superamento, almeno, dei problemi prima accennati. È utile richiamare che la condivisione tra le Regioni del Sud ha portato oggi a risultati importanti. Penso alla ciclovía della Magna Grecia, promossa dalla Regione Calabria e poi estesa alla Sicilia ed alla Basilicata, oggi in fase di progettazione, o alla ciclovía dell' Acquedotto Pugliese che mette assieme Campania, Puglia e Basilicata. Penso alla attivazione delle Zone Economiche Speciali (ZES) proposta con una legge del 2015 dalla Regione Calabria e poi estesa a tutte le regioni del Mezzogiorno. Il 2020 sarà un anno particolarmente importante perché si assumeranno decisioni cruciali per le reti europee TEN, solo una partecipazione coordinata e decisa delle Regioni del Sud potrà imporre a Roma ed a Bruxelles la soluzione di problemi cruciali del corridoio a partire dalla sagoma, dall' ultimo miglio, dalla lunghezza treno. La soluzione è importante sia per lo sviluppo del Mezzogiorno, sia per il potenziamento delle relazioni economiche con i Paesi della sponda Sud per fare diventare il Mediterraneo un mare di pace." Antonello Biriaco, Presidente di Confindustria Catania: "Un' efficace politica di rilancio degli investimenti in Sicilia non può prescindere da un sistema dei trasporti efficiente. La carenza infrastrutturale e l' arretratezza logistica del nostro territorio, oggi più che mai, ci allontanano dai mercati e ci fanno perdere terreno sul fronte della competitività. E' mancata finora una strategia d' insieme che potesse disegnare obiettivi e percorsi utili a dare alla nostra terra una dote di collegamenti adeguati alle sfide della crescita. Per la nostra Isola serve un' azione di sistema che metta in campo risorse e strategie con una visione di lungo periodo. Se vogliamo che la Sicilia abbia una chance per diventare Hub del Mediterraneo, dobbiamo cambiare prospettiva, puntando ad uno sforzo corale della politica, della burocrazia, della classe dirigente." Obiettivo di MedCom 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. Un Forum come strumento di riflessione di azioni da condividere con i players istituzionali, imprenditoriali e accademici operanti nel Mediterraneo. Scenario L' area Mediterranea è tra le regioni più complesse 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



Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

bacino mediterraneo. Le attività di CerpMed: MedCom Forum - Forum Economico del Mediterraneo MedCom Forum Economico del Mediterraneo si propone 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 stimolare un confronto sulle dinamiche di sviluppo della regione Mediterranea, analizzando singolarmente i diversi comparti economici. Un Forum come strumento di riflessione di azioni da condividere con i players istituzionali, imprenditoriali e accademici operanti nel Mediterraneo. MedCom - Simposio Euro-Mediterraneo sulla Comunicazione MedCom Simposio è un appuntamento dedicato ai comunicatori e relatori pubblici dell' area mediterranea, che focalizza tematiche relative allo sviluppo economico, al rafforzamento di scambi socio-culturali e al dialogo interculturale con lo scopo di porsi positivamente nelle dinamiche geo-economiche dello spazio Euro-Mediterraneo.

Turimo, la Sicilia ferma a 4 milioni di arrivi nel 2019. Fanno meglio Malta e le Baleari

La Sicilia nei primi nove mesi dello scorso anno ha ospitato 3 milioni e 713 mila visitatori stranieri che hanno speso un miliardo e 596 milioni di euro. Secondo l'ufficio studi dell'Enit-Agenzia nazionale turismo anche continuando con questo trend e senza contare il fisiologico calo del periodo invernale, l'Isola ha chiuso il 2019 di poco sopra la tradizionale quota di 4 milioni di visitatori stranieri. La Sicilia rimane lontana da Malta che registra 6 milioni di turisti l'anno e ancor di più lontano dalle piccole Baleari che arrivano a 10 milioni di presenze. La Sicilia vive purtroppo due nodi fondamentali che la bloccano: uno è quello dei trasporti. Sull'Isola è difficile arrivare e l'altro è che ci sono pochi tour operator locali in grado di organizzare turismo incoming per compensare il disinteresse generale dei grandi operatori di viaggi nei confronti dell'Isola. Sul nodo dei trasporti, quanto agli aeroporti, considerati i pochi e disagiati (per orari e costi) collegamenti diretti con Palermo, la maggior parte del traffico internazionale fa scalo a Catania, che scoppia di passeggeri. Emarginati Trapani e Comiso. Per quel che riguarda le crociere i dati trasmessi ad **Assoport** parlano chiaro. Per l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, fra Palermo, Trapani e Porto Empedocle nel 2019 sono giunte 228 navi con 532.973 passeggeri, numeri sostanzialmente stabili a causa dei lavori in corso. Per il 2020 il piano attracchi ha una previsione di 217 navi con 623.700 passeggeri, quindi meno navi ma più turisti.



Operazione dei carabinieri

Porto, arrestato per spaccio di droga

Aveva nascosti dieci grammi di cocaina fra gli indumenti

Un mare di droga continua ad arrivare a **Trapani**. E questo lo dimostrano i molteplici fermi e i sequestri operati dalle forze dell'ordine. Ancora domenica sera, i carabinieri hanno arrestato il 32 enne Gabriele Pio Mangiacotti. I Carabinieri della Stazione di Erice, che già da alcuni giorni sono impegnati in una intensa attività di perquisizione con finalità antidroga, soprattutto nei pressi di luoghi di aggregazione giovanile e nei punti nevralgici della città, hanno notato l'arrestato che, con fare sospetto, si aggirava in prossimità del **Porto di Trapani**. Nel corso del controllo, i militari hanno rinvenuto un involucro in cellophane, abilmente nascosto tra gli indumenti dell'uomo contenente oltre 10 grammi di cocaina in un unico pezzo, indice della purezza della stessa. La sostanza stupefacente è stata immediatamente posta sotto sequestro e sarà trasmessa per le successive analisi di laboratorio mentre Mangiacotti, al termine delle formalità di rito, è stato dichiarato in arresto. Nel corso del giudizio direttissimo che si è tenuto ieri mattina l'Autorità Giudiziaria, oltre ha convalidare l'arresto operato dai Carabinieri, ha sottoposto Mangiacotti alla misura cautelare personale dell'obbligo di dimora. L'arresto, così come quelli effettuati negli ultimi giorni, sono il frutto di costanti controlli eseguiti dai militari della Compagnia di **Trapani** che implementano ulteriormente la capillare presenza dell'Arma sul territorio ed il contrasto ai reati connessi con il commercio degli stupefa.



Ciudades portuarias sostenibles, a debate en el Foro Urbano Mundial de Abu Dhabi -

Ciudades portuarias sostenibles, a debate en el Foro Urbano Mundial de Abu Dhabi por El Vigía 9 enero, 2020 por El Vigía 9 enero, 2020

El Vigía

La Red Mundial de Ciudades Portuarias (AIVP) asistirá al próximo Foro Urbano Mundial que se celebra en Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos) del 8 al 13 de febrero con el fin de debatir el tema de las ciudades portuarias sostenibles y su función en las estrategias globales de desarrollo sostenible. En concreto, y bajo el lema Las ciudades portuarias como representantes del desarrollo mundial sostenible: la agenda para 2030 de la AIVP, organizará un evento paralelo en el que presentará su Agenda para 2030 como una herramienta primordial para involucrar a los actores clave en el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias. En concreto, los diez objetivos de la Agenda para 2030 de la AIVP se centran en la innovación en torno a asuntos tales como la transición energética, la movilidad, la cultura, la gobernanza, el capital humano, la adaptación al cambio climático y la protección de la biodiversidad. Además, se alienta a los participantes de las ciudades portuarias, incluidas las autoridades portuarias, los municipios, las empresas y las organizaciones ciudadanas a trabajar, siempre que sea posible, en el logro de estos objetivos mediante su incorporación dentro de sus planes y proyectos de desarrollo. En el evento paralelo participarán cinco expertos y representantes de alto nivel de las ciudades portuarias de todo el mundo. Los oradores pondrán de relieve la importancia de las relaciones entre el puerto y la ciudad para la nueva agenda urbana y el desarrollo sostenible, y la función de la Agenda para 2030 de la AIVP en la orientación de los líderes de las ciudades portuarias hacia relaciones más sostenibles entre el puerto y la ciudad. También se debatirán casos prácticos de todo el mundo. Por último, en el mismo evento la AIVP y ONU-Habitat firmarán un Memorandum de Acuerdo (MdA) en el que acordarán un trabajo conjunto en la profundización de la Agenda para 2030 de la AIVP, definiendo medidas concretas y trabajando en la identificación de los problemas que afectan a las ciudades portuarias.



C'è più mare in Confraspporto con l'ingresso di Federagenti

Federagenti - Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandati Marittimi e Mediatori Marittimi - entra in Confraspporto accrescendo così la valenza dell'associazione di Confcommercio come soggetto di aggregazione di tutta la filiera logistica italiana. «È ora venuto il momento - ha spiegato Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti - di rafforzare la Confederazione di settore, Confraspporto, in quanto vero e unico momento di riferimento e coordinamento di tutta la filiera della logistica. Con un'attenzione particolare al settore marittimo e portuale». Parole che trovano d'accordo il vicepresidente di Confcommercio-Confraspporto Paolo Uggè che afferma come «La scelta di Federagenti assume un'importanza rilevante perché rafforza significativamente la posizione del mondo dei servizi del mare già presente nella nostra Confederazione». «Pur mantenendo la propria identità - ha concluso il presidente di Federagenti - è in Confraspporto che oggi le Istituzioni e la politica possono trovare un unico interlocutore che abbraccia e integra, come detto, tutte le componenti del mare, dei porti e del trasporto via terra e ciò anche nell'interesse di un Paese che proprio nella mancata sinergia sulla catena del trasporto e della logistica ha pagato e paga un prezzo altissimo in termini di competitività ed efficienza». Federagenti oggi opera sul territorio nazionale, è presente in tutti i 144 porti marittimi italiani e opera attraverso le 16 locali associazioni di categoria. Rappresenta circa 600 aziende con oltre 8000 dipendenti diretti e un fatturato di circa un miliardo di euro. Aziende che gestiscono traffici per circa 10 milioni di container, con un volume di affari vicino ai 150 miliardi di euro. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Congreso Pick & Pack en Barcelona

por El Vigía 31 enero, 2020

El congreso Pick & Pack se convertirá del 12 al 14 de febrero en el punto de encuentro para los profesionales del packaging y la intralogística. Más de 200 firmas expositoras presentarán en el Centro de Convenciones Internacional de Barcelona las últimas innovaciones en procesos, packaging, sistemas de gestión y automatización de almacenes, robótica colaborativa y soluciones para toda la cadena de suministro.

El Vigía



Brexit e implicaciones aduaneras

por El Vigía 20 enero, 2020

Las instalaciones de Mail Boxes Etc Airport Alcobendas acogeran la Jornada Los Impactos del Brexit y ¿Que son las muestras y cual es su implicacion Comercial? Así, se analizará el impacto del Brexit en las importaciones y exportaciones, las dificultades de enviar una muestra comercial o cómo declarar en la Aduana. La jornada se desarrollara con una metodología basada en la practica, con simulaciones de dinamica de grupo para que todos los asistentes puedan aportar conocimientos. Sera impartida por Albert Garcia, consejero delegado de Appsesor, formador y consultor especialista en comercio internacional, autor del libro Los 100 documentos del Comercio Exterior y Guia documental para exportar e importar: 12 documentos claves.

El Vigía



Coronavirus, a rischio 13 miliardi di export Il piano del governo per scuotere l' economia

Vertice a Palazzo Chigi. Di Maio: il blocco dei voli con la Cina resterà finché i contagi non rallenteranno

PAOLO BARONI - ROMA Per il presidente del Consiglio Giuseppe Conte l'Italia deve mantenere «standard di massima sicurezza» nel contrastare la diffusione del coronavirus. «Massima precauzione» è la parola d'ordine. Per questo il governo conferma tutte le misure fin qui adottate, compreso il blocco dei voli diretti con la Cina, anche se non esclude di adottare una certa flessibilità. Intanto tutti i collegamenti cargo da e per la Cina continuano senza problemi e poi, come ha spiegato il ministro degli Esteri Luigi Di Maio dando voce innanzitutto ai malumori della nostra struttura diplomatica, il blocco dei voli «resterà fino a quando la comunità scientifica ci dirà che c'è un rallentamento dei contagi». La riunione tra i ministri ieri mattina Conte, assieme a Di Maio, ai ministri dell'Economia Roberto Gualtieri, della Salute Roberto Speranza, della Difesa Lorenzo Guerini, del capo delegazione Pd Dario Franceschini e del viceministro dell'Interno Vito Crimi, assieme al capo della Protezione civile e commissario per l'emergenza Angelo Borelli, si sono incontrati a palazzo Chigi per fare il punto della situazione. Due i temi sul tavolo: un aggiornamento sul rischio sanitario e la valutazione delle ricadute della nuova epidemia sul fronte economico. In particolare il governo ha deciso di avviare una istruttoria per valutare le misure da adottare per contrastare gli effetti negativi del coronavirus allo scopo di mettere a punto un vero e proprio «action plan» con misure di contenimento sia sul fronte economico che turistico, «a partire da forme di sostegno all'attività e l'export delle aziende coinvolte», come ha scritto su Facebook Gualtieri. Dato per scontato che il coronavirus ridurrà in maniera significativa il Pil cinese e che questo calo avrà effetti su crescita e commerci mondiali, si tratta ora di capire quanto durerà l'emergenza e che intensità avrà. Quel che è certo è che il conto lo pagheranno sia i Paesi che esportano i loro prodotti verso il gigante asiatico e che risentiranno della frenata dei consumi interni, in prima fila per noi il comparto del lusso e l'agroalimentare; sia i paesi importatori che potrebbero soffrire per la carenza di componenti destinati alle attività industriali. Tutte le previsioni finora dicono che il Pil della Cina quest'anno perderà tra lo 0,2 e lo 0,7%. Per l'Italia «al momento è difficile fare delle stime. È prematuro», ha spiegato in questi giorni a più riprese Gualtieri. Ma in ballo ci sono 13 miliardi di esportazioni e 31 di beni importati, e dopo i pessimi dati della produzione di fine 2019 al Mef cresce la preoccupazione. Perché, dopo un gennaio «in significativo miglioramento», i tecnici non si nascondono che «il recupero potrebbe interrompersi a febbraio anche a causa del coronavirus». Massima precauzione Più in generale il governo continuerà a perseguire «una linea di massima precauzione» con l'obiettivo prioritario «di assicurare la tutela della salute di tutti i cittadini, come fatto fino ad ora». Inoltre continuerà a promuovere iniziative di sostegno umanitario e, anche a livello europeo, «di solidarietà nei confronti del popolo cinese» e per questo sono allo studio «iniziative anche di collaborazione scientifica per sostenere il grande sforzo delle autorità cinesi». Inoltre, come spiega una nota di Palazzo Chigi, «continuerà ad aggiornarsi con vigile attenzione avendo cura che tutte le iniziative restino costantemente adeguate ai criteri di proporzionalità e adeguatezza fin qui adottati». - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



I vettori container hanno perso oltre 300 milioni di \$ di ricavi a settimana per il Coronavirus

Secondo gli analisti di Sea-Intelligence le compagnie di navigazione attive nel trasporto di container stanno registrando un calo del fatturato stimato di 300-350 milioni di dollari ogni settimana per le partenze cancellate (blank sailing) a causa del dell'emergenza Coronavirus scoppiata in Cina. SeaIntel ha ricordato infatti che, con la chiusura prolungata delle fabbriche cinesi, i livelli estremamente bassi di volumi in esportazione hanno costretto i vettori a cancellazione diverse partenze dall'Asia. Ad oggi sono oltre 30 i blank sailing già annunciati sulle rotte Transpacifiche e su quella che collegano Asia ed Europa. Più precisamente fra le due sponde del Pacifico sono state cancellate circa 21 partenze, pari a 198.500 Teu di capacità, che si aggiungono ai 61 viaggi cancellati nel corso del Capodanno cinese. Sul trade Asia Europa, dove sono impiegate navi più grandi, sono state cancellate altre 10 partenze, con una capacità di circa 151.000 Teu. Le linee avevano già cancellato 51 partenze nel periodo delle festività per il Capodanno cinese sul traffico Asia Nord Europa e Asia Mediterraneo. In termini reali per le linee container questa flessione dei volumi avrà una pesante incidenza sui ricavi.

Con buona approssimazione il mercato registra un deficit di circa 300.000 350.000 Teu a settimana. A livelli di noli medi pari a circa 1.000 dollari per Teu equivale a un deficit di ricavi per i vettori stimato fra 300 e 350 milioni di dollari a settimana affermano da SeaIntel. Per i caricatori che utilizzano i traffici di backhaul (viaggi di ritorno) il risultato di questa situazione potrebbe essere la carenza di capacità nelle settimane a venire e quindi anche l'aumento dei noli.



Se la logistica diventa una commodity

Marco Casale

«L'Italia soffre di un handicap infrastrutturale ma anche tecnologico rilevante. Ha ragione Alessandro Pitto quando critica i rallentamenti legati alla realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale. Il tema del Port Community System (PCS) è centrale per il futuro del nostro Paese ma forse non lo abbiamo ancora compreso». Parte da qui la riflessione che il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, consegna a Port News. Dopo essersi soffermato su un argomento di stretta attualità come il Coronavirus, Botta prende le mosse dall'intervento tenuto recentemente dal presidente della sua Associazione in occasione del workshop 'Porti liguri oggi e domani tra infrastrutture passate e future' organizzato da Ship2Shore. Nelle sue dichiarazioni, riportate peraltro fedelmente da Shipping Italy, Pitto aveva chiesto un'accelerazione sullo sviluppo delle infrastrutture digitali, ancora rimaste al palo: «Quella di Alessandro non è una critica fine a se stessa ma uno stimolo a recuperare il terreno perduto. Signori, questa è l'ultima chiamata, non arriveranno altri treni: i processi di oligopolizzazione e concentrazione di cui Nereo Marcucci evidenzia il rischio di una insostenibilità sociale possono essere gestiti soltanto nella misura in cui i porti riescano a diventare interlocutori attivi e propositivi». Il dg di Spediporto pensa all'intervista rilasciata su Port News dall'ex presidente di Confetra: «Condivido le sue preoccupazioni: la magnitudo che certe realtà possono esprimere, specialmente a livello finanziario, è immensamente superiore a quella di qualsiasi spedizioniere e operatore logistico». In cima alla lista ci sono gli operatori dell'e-commerce, come Alibaba e Amazon: «Questi colossi hanno ingenti liquidità, che a volte superano i 50-60 miliardi di dollari. Il loro cash flow è imponente e può impensierire più di uno Stato». Peraltro, mentre la società cinese rimane un operatore b2b, l'azienda di commercio elettronico statunitense è b2C: «Questo vuol dire che è in grado di bypassare gli intermediari della vendita e della logistica, ma anche quelli della rivendita al dettaglio, perché può arrivare direttamente al consumatore. Si tratta di qualcosa di rivoluzionario rispetto alle dinamiche commerciali tradizionali». La customerizzazione dei servizi offre molte opportunità ma genera anche molti rischi: «È evidente, la potenza di fuoco di queste multinazionali è enorme. Oggi Amazon può imporre il proprio modello di business a tutti gli anelli della catena logistica. Quello che rende potente una società di market place è la sua capacità di gestire i dati immateriali, essendo in grado di definire attraverso gli analytics l'identikit del consumatore e di profilare i gusti». Ed è qui che occorre intervenire: «Non è vero che uno Stato non può fare niente: i nostri operatori, ad esempio, gestiscono una massa di informazioni che andrebbe messa a sistema». I singoli Port Community System elaborati dalle varie AdSP da soli non bastano, per Botta è necessaria una visione di insieme, è necessaria insomma quella Piattaforma Logistica Nazionale che oggi stenta a decollare: «Se i nostri porti non saranno in grado di presentarsi con una soluzione informatica condivisa che consenta agli operatori di interagire tra di loro, se non sapremo cioè controproporre una piattaforma digitale avanzata, come quella che hanno ad esempio in Germania, non potremo mai sperare di contingentare l'espansione senza limiti di questi leviatani». C'è poi un altro tema di fondamentale importanza che secondo il Dg di Spediporto l'Italia e l'Europa stanno sottovalutando in modo spaventoso e che è il rinnovo della Consortia Block Exemption Regulation: «C'è una sottovalutazione paurosa del problema. Dal momento

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo



in cui si consente ai gruppi armatoriali di operare in deroga alle norme sulla concorrenza si dà loro la possibilità di entrare verticalmente nel mercato e di imporre le loro decisioni». Botta fa l'esempio di una gara cui partecipi da una parte un singolo spedizioniere dall'altra un armatore: «Quali possibilità avrà quello spedizioniere di vincere il tender? Nessuna. Perché i servizi che quest'ultimo



Portnews

Focus

potrà offrire avranno un costo sicuramente maggiore rispetto a quelli messi in campo dalla compagnia armatoriale, che potrà imporre i propri noli marittimi e stabilire a quale prezzo vendere i servizi di handling nei terminal di cui ha la proprietà». La situazione è sconcertante: «Stiamo demolendo le regole della concorrenza e lo stiamo facendo gratuitamente, senza cioè ricevere alcun beneficio economico in cambio. Gli unici a guadagnarci sono come al solito i grandi gruppi armatoriali».

Transportonline

Focus

Tassazione dei porti, Confcommercio-Confrtrasporto scrive alla Commissione Europea

Tassazione dei Porti italiani Confcommercio-Confrtrasporto ha inviato alla Commissione Europea le osservazioni del cluster marittimo rappresentato a sostegno del regime fiscale vigente in Italia. Non è concepibile equiparare i canoni di concessione riscossi dalle Autorità di Sistema Portuale alle rendite da affitto di comuni terreni dichiara il vicepresidente di Confcommercio e Confrtrasporto Paolo Uggè - Gli interessi perseguiti non sono certo la rendita economica, ma la crescita delle attività dei porti nell'interesse collettivo, in attuazione delle priorità della politica nazionale del settore. Il cluster marittimo di Confcommercio-Confrtrasporto ha fatto la sua parte - aggiunge Uggè - Ora è necessario che il governo nazionale faccia con determinazione la propria, chiarendo rapidamente, nell'interlocuzione con la Commissione Europea l'assetto regolatorio con cui gli operatori dovranno confrontarsi. È pertanto ancora più urgente una ripresa da parte del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del confronto con le imprese per superare in maniera condivisa ed efficace l'attuale fase di insostenibile incertezza, conclude il vicepresidente di Confcommercio-Confrtrasporto.

