



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 12 febbraio 2020**



Prime Pagine

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

Primo Piano

11/02/2020	shippingitaly.it Dalla Conferenza delle AdSP via a una nuova bozza di regolamento concessioni per i porti	26
11/02/2020	La Gazzetta Marittima Assoporti: basta con i ritardi sulle competenze	27

Trieste

12/02/2020	Messaggero Veneto Pagina 43 Il futuro della Cina tra affari e cantieri messi a rischio dal coronavirus	28
------------	--	----

11/02/2020	Il Nautilus		30
Commissione Ue avvia aggiornamento delle reti TN-T			

Venezia

12/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 39	32
I canali navigabili si interrano: protesta a Venezia			
12/02/2020	Corriere del Veneto	Pagina 5	33
Pompe, valvole, barriere Un piano da 30 milioni per salvare San Marco			<i>Alberto Zorzi</i>
12/02/2020	Corriere del Veneto	Pagina 10	35
«Squadre e un ponte radio per sollevare il Mose I test? Cerchiamo i soldi»			<i>A. Zo.</i>
12/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 14	36
Spitz: «Mose, non abbiamo i soldi necessari per i test»			
12/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 33	37
Mose, cresta di milioni di euro sui costi dei cassoni di Chioggia			
12/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3	38
Mose, le fatture false a rischio estinzione grazie a una norma della Finanziaria 2020			
12/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3	39
«Sabbia e detriti quando si sollevano le paratoie»			
12/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3	40
Torna il Magistrato alle Acque La nuova proposta di legge			
11/02/2020	Venezia Today		41
Il Mose torna alla Camera con un' audizione			
11/02/2020	La Gazzetta Marittima		42
Cruise 2030 s' incontra a Palma di Maiorca			

Savona, Vado

12/02/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 11	43
Operativo il nuovo terminal di Vado			
12/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 11	44
È operativo il terminal portuale di Vado Ligure			
12/02/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 43	45
Piattaforma Maersk ieri ha attraccato la prima maxi nave			
11/02/2020	Informare		46
Al nuovo container terminal Vado Gateway è approdata la prima nave			
11/02/2020	Informatore Navale		47
"Vado Gateway" primo attracco al nuovo terminal container per Maersk Kotka			
11/02/2020	Messaggero Marittimo		48
Avvio operatività di Vado Gateway			<i>Massimo Belli</i>
11/02/2020	PrimoCanale.it		49
Il Vado Gateway operativo: arrivata al terminal la prima nave Maersk			
11/02/2020	Savona News		50
APM Terminals Vado Ligure, al via l' operatività del nuovo terminal container (FOTO)			
11/02/2020	shipmag.it		52
Vado, parte l'operatività del terminal di Apm			
11/02/2020	shippingitaly.it		53
Con la nave Maersk Kotka entra nel vivo l'operatività di Vado Gateway			
11/02/2020	shippingitaly.it		54
Da marzo in arrivo a Vado Gateway il secondo servizio di Maersk col Canada			

11/02/2020	Transportonline		55
Al via l'operatività del nuovo terminal container di Vado Ligure			

Genova, Voltri

12/02/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 11	56
Porto di Genova, il caos viabilità costa il 5% del traffico container			
12/02/2020	Il Secolo XIX	Pagina 12	58
Fusione tra Psa e Sech, i vertici dei gruppi incontrano il governo			
11/02/2020	shipmag.it		59
Fusione Psa-Sech, tocca ai grossi calibri			
12/02/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 9	60
Due palazzine vuote e uffici doganali senza sede in porto			
12/02/2020	Italia Oggi	Pagina 20	61
Il Coronavirus dimezza l' export			MARIANGELA LATELLA
11/02/2020	Messaggero Marittimo		63
Signorini sul coronavirus: "Volumi del porto di Genova al -5%"			Giulia Sarti
11/02/2020	The Medi Telegraph		64
Così il coronavirus spaventa il porto di Genova (e non solo) / REPORTAGE			
11/02/2020	Affari Italiani		65
Cma Cgm: da Genova a Piacenza viaggeranno 300 Teu a settimana			
11/02/2020	Ansa		66
Trasporti:Cma Cgm,dalla nave al binario la logistica è green			
11/02/2020	BizJournal Liguria		67
Porto di Genova, partita la linea Piacenza Rail Shuttle per i container di Cma Cgm			
11/02/2020	FerPress		68
CMA CGM: da Genova a Piacenza viaggeranno 300 TEU a settimana. Trazione affidata a GTS RAIL			
11/02/2020	shipmag.it		69
Gts Rail, al via il servizio Genova-Piacenza con 300 teu/settimana			
11/02/2020	Ansa		70
Porti:confronto a Genova su controllo inquinamento fumo navi			
11/02/2020	Genova24		71
Fumi delle navi in porto, a Tursi al via i tavoli di confronto sul controllo dell' inquinamento			
11/02/2020	Il Nautilus		72
Ispezione di maritime security della Commissione Europea al porto di Genova			
11/02/2020	Messaggero Marittimo		73
Ispezione di maritime security della Ce a Genova			Giulia Sarti
11/02/2020	shipmag.it		74
Crociere, Fincantieri consegna a Genova la Scarlet Lady			

La Spezia

12/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 36	75
«Preoccupazioni per porti e merci»			
12/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 34	76
Viale Italia, stop alla piazza sospesa Risputa l' idea dell' interramento			
12/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 14	78
La piazza sospesa bocciata dalle Belle Arti ma i finanziamenti resteranno in città			
11/02/2020	Citta della Spezia		79
Piazza sospesa bocciata dalla Soprintendenza. Si cercano alternative			

11/02/2020	Citta della Spezia		80
Piazza sospesa, il sindaco: "Massima fiducia nell'opera di Piaggi"			
11/02/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 3	82
Porto di La Spezia e Tarros insieme alla Fruit Logistica			
11/02/2020	Corriere Marittimo		83
Tarros «Il futuro del trasporto è su nave, levare più camion possibile dalle strade» INTERVISTA			
11/02/2020	La Gazzetta Marittima		85
Tarros e Authority Liguria Est a Berlino per Fruit Logistica			

Ravenna

11/02/2020	Corriere Marittimo		86
Rossi e Ferrante aprono il Master in diritto marittimo dell' Università di Bologna			
11/02/2020	ravennawebtv.it		87
"Emergenza Coronavirus", all' incontro il Sindaco: "Assunti due nuovi medici per l' Ufficio di Sanità Marittima"			

Livorno

12/02/2020	Il Fatto Quotidiano	Pagina 4	<i>Giacomo Salvini</i>	88
"La Moby Prince non ha colpevoli. Senza reato di strage è tutto finito"				
11/02/2020	Expartibus			90
Accordo Regione Toscana - CNIT rilevazioni statistiche turismo big data				
11/02/2020	Regione Toscana			92
Turismo, accordo Regione-CNIT per statistiche in tempo reale con Big Data - Toscana Notizie				
11/02/2020	Il Nautilus			94
Fortezza Vecchia di Livorno: un progetto condiviso				
11/02/2020	La Gazzetta Marittima			95
Fortezza Vecchia di Livorno: si studia gestione 'allargata'				
11/02/2020	La Gazzetta Marittima			96
Un tavolo tecnico di ASSOFERR per rilanciare i micro-interventi				
11/02/2020	La Gazzetta Marittima			97
Dei delitti delle pene e Livorno				

Piombino, Isola d' Elba

12/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 13		98
Morani: «Massimo impegno del Mise per il rilancio del polo siderurgico»				
12/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 50		100
Jindal, il piano seguito dalla Morani				
11/02/2020	Ministero dello Sviluppo Economico			101
Acciaierie Jindal di Piombino: accordo su cronoprogramma interventi				
12/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 50		102
Porto, muro paraonde alzato a sei metri				
12/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 50		103
Strada 398, si presenta il progetto del tratto Montegemoli-Gagno				
11/02/2020	Corriere Marittimo		<i>CLAUDIO CAPUANO</i>	104
Piombino, prosegue la procedura di gara - Un passo in avanti verso il rilancio del porto				
11/02/2020	Il Nautilus			105
Insediamenti Piombino: aperte le buste				

11/02/2020	Il Nautilus		106
<hr/>			
11/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	107
<hr/>			
11/02/2020	Portnews		108
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

12/02/2020	Corriere Adriatico Pagina 7		109
<hr/>			
12/02/2020	Corriere Adriatico Pagina 33		110
<hr/>			
12/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 46		111
<hr/>			
11/02/2020	vivereancona.it		112
<hr/>			
11/02/2020	Corriere Marittimo		113
<hr/>			
11/02/2020	Cronache Ancona		114
<hr/>			
11/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	115
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

12/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33		116
<hr/>			
11/02/2020	La Provincia di Civitavecchia		117
<hr/>			
11/02/2020	La Gazzetta Marittima		118
<hr/>			

Napoli

12/02/2020	Il Mattino Pagina 1		119
<hr/>			
12/02/2020	Il Mattino Pagina 7		120
<hr/>			
12/02/2020	Il Mattino Pagina 21	<i>Nando Santonastaso</i>	122
<hr/>			
12/02/2020	Il Mattino Pagina 24	<i>Nando Santonastaso</i>	123
<hr/>			
11/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1		124
<hr/>			
11/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14		125
<hr/>			
11/02/2020	Il Nautilus		126
<hr/>			

Bari

12/02/2020	La Gazzetta Marittima	128
<hr/>		
12/02/2020	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 12	130
<hr/>		
12/02/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 36-37	131
<hr/>		
11/02/2020	Puglia Live	133
<hr/>		
Bari - WIRED DIGITAL DAY 2020 DALLA PUGLIA UN GIORNO IN DIRETTA DAL FUTURO ALLINSEGNA DELLA SOSTENIBILIT		

Brindisi

12/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 1	136
<hr/>		
12/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8 <i>FRANCESCO RIBEZZO PICCININ</i>	137
<hr/>		
12/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	139
<hr/>		
11/02/2020	Brindisi Report	<i>MAR.ORL</i> 140
<hr/>		
11/02/2020	Il Nautilus	<i>SCRITTO DA</i> 142
<hr/>		
Progetto Edison gnl a Brindisi		

Taranto

11/02/2020	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti 144
<hr/>		
Ok dal Mit per il Bilancio di previsione AdSp mar Ionio		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

12/02/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	145
<hr/>		
Authority Ventrìci segretario pro tempore		

Olbia Golfo Aranci

12/02/2020	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 17	<i>GIANDOMENICO MELE</i> 146
<hr/>		
Porto, la Sinergest sempre più isolata		

Messina, Milazzo, Tremestieri

12/02/2020	Quotidiano di Sicilia Pagina 12	148
<hr/>		
Vertice sul futuro della Zona Falcata		

11/02/2020 **TempoStretto** 149
Un altro passo avanti per la Zona Falcata: pronto il Piano di monitoraggio ambientale

12/02/2020 **La Gazzetta Marittima** 150
Nicosia (Confetra Sicilia) incontra il presidente Mega

Augusta

11/02/2020 **Blog Sicilia** 151
Collegamenti ferroviari con il porto di Augusta, intesa tra Governo e Rfi

11/02/2020 **Siracusa Live** 152
Collegamento ferroviario porto di Augusta, incontro al ministero

11/02/2020 **Siracusa Oggi** 153
Porto di Augusta, vertice al Ministero: collegarlo alla rete ferroviaria, stop ai treni in città

Palermo, Termini Imerese

12/02/2020 **La Sicilia** Pagina 4 154
Srm: crescono i porti mediterranei ma senza le Zes l' Isola resta indietro

Focus

11/02/2020 **Avvisatore Marittimo** Pagina 1 156
Coronavirus: transiti negati da Cina, Macao e Hong Kong

11/02/2020 **Avvisatore Marittimo** Pagina 14 157
Coronavirus

08/02/2020 **brecorder.com** *Ali Ahmed* 158
Coronavirus to affect China's Belt and Road Initiative

11/02/2020 **Lloyd's List** 159
Coronavirus: TT Club warns of potential for claims

11/02/2020 **Lloyd's List** 160
Coronavirus: Chinese ports bunged up due to lack of trucks

11/02/2020 **portstrategy.com** 161
Push for funding to deal with coronavirus

11/02/2020 **transportjournal.com** 162
Container streams struck by coronavirus

11/02/2020 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 163
Usa: calo import per il coronavirus

11/02/2020 **shipmag.it** 164
Ispezioni su traghetti, audizioni in diretta web in Commissione Trasporti

11/02/2020 **La Gazzetta Marittima** 165
Tassazione dei porti ed Europa | La Gazzetta Marittima

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



Svelata la SF1000
La nuova Ferrari è ancora più rossa
di **Daniele Sparisci** e **Giorgio Terruzzi**
alle pagine 38 e 39



Domani gratis
La dieta anti acne e il peperoncino che protegge il cuore
di **C. Marrone** e **V. Martinella**
nel settimanale **Corriere Salute**



Prolife 10
10 miliardi di fermenti vivi certificati
10 ceppi attivi

La Ue e la sicurezza

UN'EUROPA IN CERCA DI DIFESA

di **Franco Venturini**

Da quando russi e americani hanno cancellato di comune accordo (anche se non lo ammetteranno mai) il trattato Inf che vietava gli euromissili, la questione della sicurezza europea ha acquistato una nuova urgenza. Troppo passivo davanti alle nuove minacce del dopo-guerra fredda e troppo sicuro di una protezione statunitense meno scontata di un tempo, il Vecchio Continente ha incassato a fatica i dissensi transatlantici degli ultimi tre anni. E ora che aumentano le probabilità di rielezione di Donald Trump alla Casa Bianca, in Europa cresce in parallelo un inedito tormento strategico: dove e con quale consenso sociale si possono trovare le risorse per far avanzare il progetto della difesa europea, oppure quello, più realizzabile, di un pilastro europeo all'interno della Nato e dell'alleanza con l'America? Come evitare di essere schiacciati in un futuro prossimo dalla tenaglia strategica e tecnologica Usa-Cina, con la Russia che non starà certo a guardare? E ancora, come promuovere l'unità di intenti almeno tra i principali Stati della Ue, essendo chiaro a tutti che non può esistere una sicurezza comune senza volontà politica comune? La Russia e la Turchia, davanti al tardivo risveglio dell'Unione, hanno avuto di recente l'involontaria cortesia di offrire all'Europa un banco di prova capace di collaudare le sue nuove inquietudini: la Libia.

continua a pagina 24

I medici: migliora la coppia cinese allo Spallanzani. Domani il rientro del giovane italiano a Wuhan

Virus, 18 mesi per il vaccino

L'Oms: «Peggior del terrorismo, il mondo si sveglia». Superati i mille morti



Un murale dell'artista di strada Laika, a Roma, che ritrae Patrick Zaki abbracciato da Giulio Regeni

Egitto Di Maio: in campo per Zaki

«Patrick sequestrato e picchiato per farlo parlare di Regeni»

di **Francesco Battistini** e **Maurizio Caprara**

I genitori di Zaki, angosciati: «Lo abbiamo visto solo per dieci minuti, e c'era un poliziotto a sorvegliare. È stato sequestrato e picchiato, gli hanno chiesto di Giulio Regeni e della sua famiglia. Ma Patrick non aveva rapporti con loro». «La nostra tortura è saperlo lì — ha detto il padre George —. Non lasciateli soli». Di Maio: «In campo per Patrick».

alle pagine 12 e 13

«Vaccino per il coronavirus entro 18 mesi». Così l'Organizzazione mondiale della sanità che ha definito il contagio «una minaccia peggiore del terrorismo». Superati i mille morti. Migliorano le condizioni dei due turisti cinesi ricoverati allo Spallanzani e domani rientrerà il 17enne di Grado rimasto bloccato a Wuhan.

da pagina 2 a pagina 5

LA CHAT DI DIECI CONNAZIONALI

«Noi, survivors in Cina»

di **Guido Santevecchi**

La chat degli italiani prigionieri a Wuhan ispirata alla peste dei Promessi Sposi. «Ci sono anche Renzo e Lucia». I dialoghi tra ironia, paure e consigli. «Qui è diverso».

a pagina 5

COMPAGNIA IN LIQUIDAZIONE

Air Italy chiude: stop ai voli I posti a rischio sono 1.500



Un Boeing 237 di Air Italy a Malpensa

di **Daniele Manca**

Ancora una volta ci troviamo davanti a una crisi aziendale inattesa. Questa volta di una compagnia aerea nata nel 1963, di colpo messa in liquidazione. Lo hanno deciso i soci di Air Italy.

continua a pagina 27

Giustizia Rinvio dopo lo scontro, verso un disegno di legge

Prescrizione, Italia viva vota con l'opposizione

Prescrizione, nuovo scontro Renzi-governo. Italia viva vota con l'opposizione. Verso un disegno di legge.

da pagina 6 a pagina 11

LE TENSIONI

Zingaretti: Renzi punta a logorare il governo

di **Maria Teresa Meli**

Per il leader dem Nicola Zingaretti la pazienza è finita, la misura è colma. Sente il premier Giuseppe Conte che gli preannuncia che in serata avrebbe usato parole dure nei confronti di Matteo Renzi. Ma poi Conte cambia idea, alla Camera scoppia un guaio e deve concentrarsi su altro. Zingaretti resta furioso. Dice ai suoi: «L'esecutivo ha difficoltà, è indubbio, ma non è in crisi. E Renzi che ogni volta, per nascondere la debolezza di Iv, gli impedisce di governare».

a pagina 7

GIANNELLI

PREOCCUPANTE CALO DELLE NASCITE



IL CALO DEMOGRAFICO NEL SUD

Il sorpasso del Nord-Est

di **Federico Fubini** a pagina 19

SERGIO GIVONE

FRA TERRA E CIELO

La vera storia della cupola di Brunelleschi

in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Jang Ji-sung è entrata nello studio televisivo, ha indossato il visore e i guanti della realtà virtuale, poi ha cominciato a parlare con il silenzio e ad accarezzare il vuoto. Questo accadeva osservando la scena da fuori. Ma nel mondo in cui Jang era precipitata, quel silenzio e quel vuoto avevano assunto la voce e le fattezze di Nayeon, scomparsa a 7 anni dopo una leucemia. Il dio della tecnologia aveva ricreato un paradiso modellato sul prototipo del parco in cui madre e figlia avevano trascorso ore felici. Da fuori era straziante, per qualcuno forse inquietante, vedere la giovane donna commuoversi fino alle lacrime mentre si contorceva in mezzo al nulla pur di stringere l'ombra della sua bambina e soffiare sopra le candeline immaginarie di una torta di com-

L'Aldiquà

pleanno. Ma da dentro doveva essere tutta un'altra cosa. Un momento di sollievo, la realizzazione di un sogno.

Fa parte della natura di chi sopravvive cercare un contatto peggioro o migliore di altri. Come tutto, a questo mondo, risponde a un bisogno. Dipende dall'uso che se ne fa. I saggi dicono che il dolore è una strada che va attraversata fino in fondo. Ma non c'è niente di male se lungo il tragitto ci si ferma in un punto di ristoro per togliersi la polvere dalle scarpe. L'importante, dicono sempre i saggi, è poi riprendere il cammino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

10 benvenuto futuro 2010 2020

Buon Decennale

alba leasing

www.albaleasing.eu

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/1/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.C. Milano
 00212
 9 7711 20 498008



Il leader di **Italia Viva** assicurava che **Air Italy** targata Qatar sarebbe diventata un colosso nazionale. Ieri è finita in **liquidazione**: 1500 lavoratori ringraziano



Mercoledì 12 febbraio 2020 - Anno 12 - n° 42
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 colpevoli"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

La scatola nera

» MARCO TRAVAGLIO

Piazza Fontana, delitto Calabresi, delitto Moro, strage di Bologna, Capaci e via D'Amelio, bombe di Roma, Firenze e Milano, trattativa Stato-mafia. A dispetto della visione unitaria di pochi magistrati, giornalisti e storici squalificati come complottisti e acchiappa-teoremi, la narrazione mainstream ha sempre respinto la teoria del "doppio Stato", spacciando le varie tappe della strategia della tensione di destra e di sinistra come una serie di fatti isolati e slegati, senz'alcuna regia superiore. Nel 2009 il presidente Giorgio Napolitano, lo stesso che da ministro dell'Interno si era vantato di non "aprire gli armadi" del Viminale, impose *urbi et orbi* la linea negazionista, intimando di smetterla con il "fantomatico doppio Stato". Come se il capo di uno Stato democratico potesse mettere la camicia di forza alla ricerca storica e alle indagini giudiziarie e giornalistiche. Infatti poi tentò di deviare le indagini palermitane sulla Trattativa, colpevoli di smascherare il doppio Stato che combatteva la mafia intanto tescava conessa. Ora l'inchiesta di Bologna sulla strage spalanca la scatola nera del doppio Stato e dipinge un quadro sconvolgente che, se reggerà al processo, riscriverà gli ultimi 50 anni di storia: le stesse strutture statali, le stesse organizzazioni eversive e gli stessi massoni pilotavano direttamente od orientavano a distanza (anche a loro insaputa) terroristi e mafiosi, usandoli come manovalanza a buon mercato per disegni concepiti altrove: per affogare nel sangue e nella restaurazione ogni vago di cambiamento. Nel 1969 Piazza Fontana contro il primo centrosinistra e il '68. Nel 1978-'80 via Fani e Bologna contro l'intesa Moro-Berlinguer. Nel 1992-'93 le stragi e poi FI contro la rivoluzione legalitaria dei maxiprocessi alla mafia e a Tangentopoli. Gli indagati di Bologna sono impresari della violenza, della paura e del gattopardismo che collegano mezzo secolo di "destabilizzazioni stabilizzanti", ordite non per rovesciare l'ordine costituito, ma per imballarlo e vaccinarlo da ogni rischio di cambiamento.

Licio Gelli debutta nel 1944 come doppiogiochista fra repubblicani, Alleati e partigiani. Nel '70 è acceleratore e poi frenatore del golpe Borghese. Capo della loggia P2 che raduna il Gotha di politica, 007, magistratura, Arma, Gdf e giornalismo. Estensore del Piano di Rinascita poi copiato da Craxi e B., depistatore del caso Moro e della strage di Bologna (di cui ora risulta il mandante). Nel '93 è in contatto coi mafiosi e i "neri" che, sotto le bombe, preparano l'entrata in politica di "Leghe meridionali" poi rimpiazzate da Forza Italia del confratello B. e del mafioso Dell'Utri.

SEGUE A PAGINA 24

DOBPIO STATO La svolta nelle indagini sulla strage del 1980

"Bologna, Gelli mandante con l'uomo del Viminale"

La Procura generale chiede il processo per chi ideò e commissionò la strage. Oltre al capo P2, Ortolani, Umberto D'Amato e Tedeschi, tutti deceduti. È vivo invece Paolo Bellini, ex Avanguardia Nazionale

» BARBACETTO E BUONO A PAG. 8 - 9



2 agosto ore 10 e 25 La devastazione a Bologna Ansa

IL GOLPE DEL SECOLO

"Così la Cia spiò amici e nemici degli Stati Uniti"

Questa storia inizia con un rimorso, una spia senza pace e una confessione sul letto di morte. Germania, circa tre anni fa.

» PROVENZANI A PAG. 10 - 11

VOTA CON LEGA E FI, CRISI VICINA

RENZI È POSSEDUTO DA SALVINI

PRESCRIZIONE: IL LODO CONTE-BIS ESCE DAL MILLEPROROGHE E DIVENTA UN DISEGNO DI LEGGE. MA IV SI SCHIERA CON LE DESTRE

» MARRA A PAG. 2

È UN MEDIOCRE POKERISTA, CHI "VEDE" IL BLUFF LO SMASCHERA

» ANTONIO PADELLARO

In un eccesso d'avventurismo questo diario arriva a desiderare che Conte, Pd e 5Stelle vadano a vedere il bluff di Renzi.

SEGUE A PAGINA 3

I pm chiedono il processo

I genitori imputati per tre bancarotte

» PACELLI A PAG. 5

Davanti alla Consulta

L'Avvocatura contro il dl "Spazzacorrotti"

» MASCALI A PAG. 2 - 3



Mannelli

PUBBLICITÀ PROGRESSO

non sai se ti ammazzerà prima il corona o il cassonetto sotto casa? non hai capito se i governi dopo un po' debbano andare in prescrizione? non ti è chiaro se devi tifare per Greta Thunberg o Achille Lauro? non ci capisci più, una mazzetta?

tutte le risposte su APNEA

Leggi APNEA l'informazione tutta pensata e mai scritta stampata

non la trovi? cazzi tuoi




STATO "GENEROSO"

Bonifiche Ferraresi: nuova Federconsorzi con i soldi della Cdp

» MELETTI A PAG. 15

NOSTRA INCHIESTA

Questa città (non) è un albergo: l'affare per pochi di Airbnb

» DE RUBERTIS A PAG. 16 - 17




» MAKE UP SHAMING

Contro Rula tutto fa brodo: pure i capelli di Trump

» SELVAGGIA LUCARELLI

Dopo che Rula Jebreal è stata a Sanremo e ha raccontato lo stupro subito dalla madre e il suicidio avvenuto anni dopo, c'è stata una tregua apparente.

» SEGUE A PAG. 21

La cattiveria

Bellanova (Italia Viva): "Siamo un partito giovane con dei valori profondi". Ecco perché non si vedono

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

ZEROZEROZERO

Sollima: "Il cinema e la coca, guadagni e diffusione simili"

» PONTIGGIA A PAG. 23






Redazione e Amministrazione: Via Viter Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 06 9890011

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DIBC MILANO



DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 12 FEBBRAIO 2020 - € 1,80

La giustizia come uno sfregio. Perché lo scontro sulla prescrizione dimostra che in Italia il delirio populista è figlio dell'anti berlusconismo

La ragione vera per cui la sinistra anti grillina non riesce a ribellarsi fino in fondo alla barbarie giustizialista costituita dalla norma che abolisce la prescrizione dopo il primo grado di giudizio non ha a che fare solo con la tattica politica...

difficile al Pd fare della difesa della prescrizione un valore negoziabile della propria identità deriva anche dalla constatazione che difendere la prescrizione equivarrebbe a sconsigliare una buona parte della propria passata stagione politica...

paese a usare la giustizia per aggredire i propri avversari e durante la quale Berlusconi provava a intervenire sulla giustizia anche per difendersi da coloro che lo volevano perseguire...

riuscirà fino in fondo a opporsi a questo orrobrario - anche se vista l'alternativa da incubo a questo governo non da sogno è bene che un compromesso tra il Pd, Renzi e il M5s venga trovato al più presto...

Un paradigma del grillismo

Tutti gli dicono "stai sbagliando" ma Bonafede non ci sente

Professori, penalisti e magistrati in allarme sulla prescrizione, ma studi e competenze non contano nulla per il ministro Di Fio

"Gli onesti sono con noi"

Roma. L'Avvocatura dello stato ieri ha chiesto alla Corte costituzionale la disapplicazione della legge Sion Bruti Liberati, definita "spazzacorrotti", già in parte dichiarata incostituzionale. E' loro, come nulla fosse: "Vi aspettiamo in Senato martedì 18 febbraio..."



ALFONSO BONAFEDE

La ex pm di Mani pulite Gherardo Colombo definisce invece la legge Bonafede sulla prescrizione "una legge inattuata". Carlo Nordio la battezza "una riforma morganiana", il presidente della Camera penalista Gian Domenico Calajara parla di "populismo penale"...

L'età della pietra

La Lega caccia un razzista, bene. (Ma perché sono tutti nella Lega?) Serracchiani, il Pd e le foibe: male

Milano. L'età della pietra è mezza piena oppure mezza vuota, dipende da quanto siete ottimisti. Ma in attesa che qualche giudice dia et  della pietra ci mandati tutti a spaccare pietre a Yuma, bisogna prendere atto che all'et  della pietra siamo. In Italia. Poi si tratta di ottimismo della volgarit . Ad esempio nel caso della modella italiana, diciottenne di origini senegalesi, Maty Fall Dibba, che   diventata una pietra d'inciampo per la Lega...

Pechino chiama Berlino

La Germania, leader dell'export in Cina, rischia di subire il contagio economico. E non   un bene per l'Ue

Milano. "Il nostro stimolo monetario ha sostenuto la crescita ma non   e non deve essere l'unica ragione strutturale di bilancio che madame Lagarde davanti al Parlamento europeo, "pi  a lungo restano le nostre misure, pi  si rischia che gli effetti collaterali diventino pi  pronunciati". Insomma, il Quantitative easing, l'arma usata da Mario Draghi per dare un po' di ossigeno all'economia asfittica dell'Eurozona, non basta pi ...

Certo, il problema non   risolto ma sono ben altre le novità che si addeitano sulle sorti dell'Europa. Soprattutto dopo la fine dell'epidemia di coronavirus a Wuhan, metropoli dell'auto che tanto assomiglia alle aree industriali della Sassonia. Il collasso della produzione in Cina ha frenato il 50 per cento delle auto made in China..."

Il Sogno cinese   finito?

La propaganda di Pechino minimizza: nessun problema per l'economia cinese. Ma forse   molto peggio

Roma. Il contenimento del nuovo coronavirus   uno choc economico per la seconda economia del mondo, nell'anno in cui la sua crescita economica si   attestata ai minimi da quasi trent'anni. Limitazione dei viaggi durante il Capodanno cinese (59 milioni di persone in quarantena) soprattutto nella regione industriale del Hubei e poi fabbriche e uffici chiusi per contenere il contagio, produzione e debiti che aumentano. Nonostante il tentativo di minimizzare, la preoccupazione che le misure emergenziali e le decisioni della comunit  internazionale potrebbero avere conseguenze ben pi  significative di quanto previsto dagli analisti. Il presidente cinese Xi Jinping, mostrandosi con il volto coperto da una mascherina l'altro giorno a Pechino, aveva detto che "lo sviluppo economico cinese sul lungo termine resterà lo stesso" e che l'impatto sarà solo sul breve termine se tutti faranno uno sforzo: "Bisogna prestare molta attenzione all'occupazione ed evitare i licenziamenti di massa"...

Servire il popolo? Molto meglio bandirlo

Servirebbe un populismo di sinistra, e anche il sovranismo ha un perch . Qualche idea presa da Michael Walzer

Qual   bisogno di un populismo di sinistra. Da troppi anni non si riesce a capirlo, ma credo che ora sia proprio arrivato il momento di pensarci. E anche sul nostro non si puo' sputare. All'interno di uno stato nazionale e finche gli stati nazionali esistono...

Il nostro amico e supremo critico letterario e sociale, Alfonso Berardinelli, ama considerarsi un uomo comune. Individualista come pochi,   per sua fortuna fuori dalle accademie e da ogni camarilla.

Il concetto di popolo come entit  astratta contrapposta alle elite   detestabile e pericoloso, un'anticaglia. Servire il popolo? Molto meglio bandirlo. Qual   bisogno di un populismo di sinistra. Da troppi anni non si riesce a capirlo, ma credo che ora sia proprio arrivato il momento di pensarci. E anche sul nostro non si puo' sputare. All'interno di uno stato nazionale e finche gli stati nazionali esistono...

Zaki al Cairo. Per non dover dire un giorno: e allora Regeni?

Non essere pratici del mestiere si finisce per riscriver male anche quando si fanno le cose per bene. Cos  l'altro giorno il nostro ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, pur in presenza coltiva di ben altre preoccupazioni, ha chiesto al governo egiziano il rilascio dello studente egiziano Patrick George Zaki, attivista dei diritti civili che frequenta l'Universit  di Bologna...

Il concetto di popolo come entit  astratta contrapposta alle elite   detestabile e pericoloso, un'anticaglia.

Il nostro amico e supremo critico letterario e sociale, Alfonso Berardinelli, ama considerarsi un uomo comune. Individualista come pochi,   per sua fortuna fuori dalle accademie e da ogni camarilla.

Il concetto di popolo come entit  astratta contrapposta alle elite   detestabile e pericoloso, un'anticaglia. Servire il popolo? Molto meglio bandirlo. Qual   bisogno di un populismo di sinistra. Da troppi anni non si riesce a capirlo, ma credo che ora sia proprio arrivato il momento di pensarci. E anche sul nostro non si puo' sputare. All'interno di uno stato nazionale e finche gli stati nazionali esistono...

Il concetto di popolo come entit  astratta contrapposta alle elite   detestabile e pericoloso, un'anticaglia. Servire il popolo? Molto meglio bandirlo. Qual   bisogno di un populismo di sinistra. Da troppi anni non si riesce a capirlo, ma credo che ora sia proprio arrivato il momento di pensarci. E anche sul nostro non si puo' sputare. All'interno di uno stato nazionale e finche gli stati nazionali esistono...

Non solo Bernie /1

Alle primarie americane c'  un outsider nuovo a settimana. Amy Klobuchar e quel che ci dice la sua candidatura

Milano. Fidi, pidi, piudi, piudis, piugornalisti interessanti: Amy Klobuchar ha trovato in New Hampshire la speranza che prima non aveva, il carburante per andare avanti ancora un po'...

Milano. Fidi, pidi, piudi, piudis, piugornalisti interessanti: Amy Klobuchar ha trovato in New Hampshire la speranza che prima non aveva, il carburante per andare avanti ancora un po'...

Non solo Bernie /2

Ecco cosa intende Bloomberg quando dice "whatever it takes" per battere Trump. I numeri, lo staff e la strategia

Milano. Il giorno dello sbarco   previsto per il 3 marzo, durante il SuperTuesday, ma la campagna di Mike Bloomberg   gi  organizzata, operativa, pubblica. Per gli standard di New York l'incertezza in cui si dibattono i candidati alle primarie democratiche gi  in corsa   una mossa: senza un candidato con una riserva di delegati consistente, chi entra a partita iniziata ha pi  possibilit  di recuperare. E poi ci sono gli investimenti: i big come Bernie Sanders, Joe Biden e Elizabeth Warren hanno speso molto nei primi stati delle primarie e continueranno a farlo per gli appuntamenti di febbraio, mentre Bloomberg, che come   noto non ha problemi di liquidit , continua a fare campagna in SuperTuesday, e tra questi pi  populisti che danno pi  delegati: California e Texas   seguire altri stati popolosi come Florida e New York (il 35 per cento degli investimenti pubblicitari di Bloomberg sono andati in questi stati). In questi stati, sono stati creati uffici e assunte persone: l'obiettivo - uno che ha raccontato il sito Axios che da giorni spiega in modo dettagliato la macchina elettorale di Bloomberg, "un partito dentro al partito", come l'ha definito -   di parlare con dieci milioni di persone prima che gli altri candidati possano cominciare a fare campagna in questi stati. Il tempo che sembrava una risorsa scarsa per Bloomberg -   un ritardatario, e quando a novembre aveva annunciato la candidatura la sua strategia pareva una follia -   diventato invece un vantaggio: lui   dove gli altri non possono ancora essere.

Nella speranza possibile se Bloomberg non fosse Trump, cio  un miliardo (e mezzo) di dollari, senza un miliardo di dollari spesi, l'ex sindaco di New York ha superato tutti i suoi rivali messi insieme, compreso Trump. E l'indizio rispetto agli altri termini di investimenti digitali   ancora pi  grande. (Prefazione segue a pagina quattro)

La Giornata

In Italia

LE MODIFICHE ALLA PRESCRIZIONE. Milano. Fidi, pidi, piudi, piudis, piugornalisti interessanti: Amy Klobuchar ha trovato in New Hampshire la speranza che prima non aveva, il carburante per andare avanti ancora un po'...

Air Italy   stata messa in liquidazione. Lo ha annunciato l'assemblea straordinaria dei soci. I voli saranno garantiti fino al 25 febbraio. I sindacati del trasporto aereo hanno indetto per quella data uno sciopero nazionale. (articolo a pagina quattro)

Sono diminuiti i prestiti alle imprese a dicembre. I 9,9 per cento a base mensile, mentre sono cresciuti quelli alle famiglie (pi  2,3 per cento rispetto al 2018). Lo ha detto la Banca d'Italia. (articolo a pagina quattro)

Borsa di Milano. Fts-Mib +0,7 per cento. Differenziale Btp-Bud a 136 punti. L'euro chiude stabile a 1,09 sul dollaro. (articolo a pagina tre)

Il Sudan consegnerà l'ex presidente Omar al-Bashir alla Corte internazionale di Giustizia. L'arrivo di questo ex presidente al potere nel 1989 ed era stato deposto nel 2019. La Corte internazionale di Giustizia aveva emesso un mandato di cattura contro l'uomo per le stragi compiute nel conflitto del Darfur del 2003. (articolo a pagina tre)

Il Sinn F in ha ottenuto il 24,5 per cento dei voti nelle elezioni di sabato per il rinnovo del Parlamento dell'Irlanda, e ha conquistato 37 seggi. Fianna Fail ha ottenuto 28 seggi e il Fine Gael del primo ministro uscente Leo Varadkar 35. (articolo a pagina tre)

Merkei che, dopo le dimissioni di Annegrit Kramp-Karrenbauer, venga scelto un sostituto in tempi rapidi. (articolo a pagina tre)

Una pena detentiva pi  breve per Stone. Il dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti vorrebbe diminuire la pena, fissata a 79 mesi di detenzione, per il consulente politico del presidente Trump. (articolo a pagina tre)

La missione Nato in Iraq di addestramento contro lo Stato islamico potrebbe aumentare per venire incontro alle richieste di Donald Trump. Ne discuteranno oggi i ministri della Difesa dell'Alleanza. (articolo a pagina tre)

Zelensky ha licenziato il suo consigliere e capo di gabinetto, Andriy Bohdan, molto legato all'oligarca Igor Kolomoisky. (articolo a pagina tre)

Questo numero   stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



MERCOLEDÌ 12 FEBBRAIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 36 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2322-4071 | Giornale (ed. nazionale)

LA NAVE GREGORETTI

SALVINI RISCHIA IL CARCERE

*Immigrati, oggi il Senato vota sul processo per sequestro di persona
Caos prescrizione: Italia viva sta con il centrodestra*

Matteo Salvini oggi a «processo» nell'aula del Senato. Molto probabile che venga mandato a giudizio sul caso Gregoretti (il leader leghista rischia 12 anni). Governo nel caos sulla prescrizione, con Italia Viva che in commissione vota con il centrodestra.

servizi da pagina 2 a pagina 5

L'EDITORIALE

OGNUNO HA I MAGISTRATI CHE PUÒ

di **Alessandro Sallusti**

In un estremo tentativo di difendere l'indifendibile, Marco Travaglio, a nome di tutti i manettari d'Italia soci del Davigo fan club, si è scagliato contro l'ex pm Carlo Nordio che si sta battendo contro l'approvazione della legge - unica nei Paesi civili - che abolisce la prescrizione, altrimenti nota come «fine pena mai».

Quando uno è a corto di argomenti convicenti a sostegno di una tesi non gli resta che demonizzare l'avversario. E così Travaglio scrive un violento articolo per dipingere Nordio come un magistrato incapace e voltagabbana, mettendo in fila una serie di errori da lui compiuti quando era magistrato che hanno provocato prescrizioni o inutili inchieste.

Tutto vero, immagino. Sono fatti di circa vent'anni fa e si potrebbe obiettare che «sbagliando si impara» e che, proprio perché lui sbagliò, Nordio sa bene quanto sia pericoloso rimanere troppo a lungo nelle mani della magistratura. Oppure si potrebbe rovesciare il discorso e, avendo tempo e voglia, elencare tutti i processi incardinati da Davigo e finiti con piena assoluzione dei malcapitati dopo anni di inutili sofferenze, ricordare i morti per suicidio di auto di carcerazione preventiva negli anni di Tangentopoli.

È chiaro che a Travaglio e ai manettari Nordio non piace. I loro ex magistrati preferiti sono altri. Il primo fu Antonio Di Pietro, uno che da pm finì in una imbarazzante storia di auto di lusso in prestito, soldi custoditi in una scatola da scarpe e che quando - anche per questo - si dimise dalla magistratura entrò diritto in Senato nelle liste del Pds. Oppure quell'Antonio Ingroia, ambizioso pm di Palermo e stimato collaboratore de *Il fatto Quotidiano* famoso per aver detto che «un magistrato deve essere imparziale quando esercita le sue funzioni, ma io confesso che non mi sento del tutto imparziale. Anzi, mi sento partigiano». Ingroia ora è sotto inchiesta per peculato: gli hanno sequestrato 150mila euro ottenuti indebitamente e sulla sua testa c'è una richiesta a quattro anni di carcere. E anche lui con il pallino della politica. Nel 2012 fonda il partito «Rivoluzione civile», il *Fatto* nel 2013 gli presta come candidata una sua firma di punta, Sandra Amurri, e lo sostiene con il titolo: «Perché Ingroia sfonderà». Risultato: 1,8 per cento e addio sogni di gloria. Nel 2018 ci riprova con «La lista del popolo» e riesce a fare peggio: 0,02 per cento.

Ognuno ha i suoi magistrati di riferimento. I manettari amano Di Pietro e Ingroia, noi Carlo Nordio e ne siamo orgogliosi.

IL BIVIO DI RENZI



SPINA Matteo Renzi tiene in apprensione la maggioranza di Conte

TENTAZIONE LEGHISTA

«È capace di tutto» Zingaretti teme l'asse con la Lega

di **Adalberto Signore**

«Guarda, purtroppo Matteo è capace di tutto. Ce l'ha dimostrato fin troppo volte...». Più che il dato politico e gli inevitabili tatticismi che caratterizzeranno le mosse di Renzi nei mesi a venire, quel che davvero inizia a temere Nicola Zingaretti è il dato psicologico. Come e quanto (...)

segue a pagina 5

TENTATO DAGLI ESTERI

Vuole scappare il ministero a Di Maio

di **Vittorio Macioco**

La smania di Matteo Renzi arriva fino al ministero degli Esteri. Cosa accade quando pensi di essere un fuoriclasse e non te ne va più bene una? Ti sbatti, ti arrovelli, maledici, ti ingrignisci, le provi tutte, convinto che prima o poi la ruota della fortuna girerà, basta che una delle tante mosse (...)

segue a pagina 5

IL RETROSCENA

Segnali tra i due Mattei
«I renziani lascino l'Aula»

di **Augusto Minzolini**

Primo aneddoto della serie «scenari in movimento». A metà del pomeriggio di ieri Giancarlo Giorgetti, mente pensante della Lega, incontra per caso su via della Missione, proprio nel punto in cui Palmiro Togliatti si beccò tre colpi di pistola nel '48, Paolo Romani, ideatore di un gruppo parlamentare di forzisti che nasce tutti i giorni per non nascere mai: «Paolo - lo investe - ma che ti sei messo in testa? Di andare con un Conte moribondo?». L'altro, ovviamente, offre un'altra versione: «Ti pare?? Vogliamo fare un gruppo alternativo a Forza Italia (...)

segue a pagina 2

LA MINACCIA HA UN NOME: COVID-19

Allarme globale: virus peggio del terrorismo

Oms: vaccino in 18 mesi

Francesca Angeli

■ Covid-19. È questo il nome di un nemico «più pericoloso del terrorismo» che al momento non è possibile fermare con un vaccino perché non sarà pronto prima di 18 mesi, anche se in Cina lo stanno già sperimentando sui topi. Si tratta di un nemico che ha già mietuto oltre mille vittime, mentre sarebbe a rischio il 60% della popolazione. I dati dicono che il picco del contagio sarà entro fine mese.

alle pagine 10-11
Micalessin a pagina 12

CORSA AL VERTICE

Confindustria
Ecco i programmi dei tre candidati

di **Marcello Zacché**

Giuseppe Pasini sono bastate 9 pagine. Licia Mattioli ne ha scritte 18. Mentre Carlo Bonomi ne ha usate 51. Sono i programmi dei tre candidati alla presidenza di Confindustria.

a pagina 19

GIÙ LE VENDITE

Greta, killer del mercato dell'auto

di **Pier Luigi del Viscovo**

Fantastica notizia per Greta e seguaci. Un bellissimo tonfo della produzione automotive lo scorso anno: -19% secondo l'Anfia, associazione delle industrie del settore.

a pagina 6

L'INIZIATIVA DI UN SINDACO LEGHISTA

Niente tasse alle librerie
L'idea per salvare la cultura

di **Luigi Mascheroni**

Da giorni si discute, pro e contro, della nuova Legge per la promozione della lettura, e in particolare dell'articolo che prevede una limitazione degli sconti sul prezzo di copertina dei libri in chiave anti Amazon (prima il tetto era il 15%, adesso il 5%). Da una parte c'è l'Associazione italiana editori (Aie), scettica. Dall'altra i piccoli (...)

segue a pagina 22

MOSTRE E ARTISTI DA ORIENTE: SOLO UNA MODA?

L'arte del dragone fa boom ma è seduta su una bolla

di **Luca Beatrice**

Sono circa vent'anni che il fenomeno cinese ha invaso il mondo dell'arte, salutato prima con entusiasmo, poi con un po' di diffidenza perché buona parte dei discorsi finivano inevitabilmente su questioni finanziarie eludendo invece una legittima domanda di natura estetica: ovvero, l'arte cinese contemporanea (...)

segue a pagina 23

SI CHIAMA SF1000

Nuova Ferrari, la storia e il rosso per fermare le Mercedes

di **Benny Casadei Lucchi**
con **Zapelloni** a paginan 26

-IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
PRESIDENZA ANTO. NORDIO - IL SUO CORO IL ZINGARETTI - NEI PAESI CIVILI



IL GIORNO

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

MERCOLEDÌ 12 febbraio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Lombardia, donne uccise: lo Stato ora paga

**Record di violenze in casa
Anna: quelle coltellate a papà
per salvare la mamma**

Cangemi, D'Elia, Lodi Pasini e Moroni alle pagine 2 e 3



Morbegno, famiglia lecchese

**Rileva l'azienda
pur di mantenere
80 posti di lavoro**

Morleo a pagina 24



Gli scienziati: virus minaccia globale

Allarme Oms: è il pericolo pubblico numero uno. La ricerca: a rischio il 60% della popolazione mondiale

Malpelo e Rossi Alle pagine 6 e 7

Amazon si allarga in Italia

La rivoluzione commerciale va governata

Davide Nitrosi

C'era una volta Postalmarket. Poi è arrivato Internet, Postalmarket è finito in liquidazione ma gli italiani si sono innamorati della spesa sul web e tutto è cambiato. Per Amazon, Alibaba, Yoox e affini gli ultimi anni sono stati un crescendo di vendite e affari. Tanto che Amazon ha scoperto un po' di America in Italia, Alibaba ha deciso di sbarcare armi e bagagli in Europa (come raccontiamo nelle pagine interne) e l'ecosistema dello shopping è cambiato per sempre. Ma se si vuole giudicare l'impatto che il commercio online ha avuto sul mercato del lavoro, sulle nostre abitudini e sull'intero settore del commercio, occorre farsi almeno una domanda.

Continua a pagina 4

ECCO LA NUOVA FERRARI. VETTEL E LECLERC: TORNEREMO A VINCERE

SINFONIA ROSSA

Turrini nel Qs

DALLE CITTÀ

Milano

Bruciati 2 miliardi Le lettere dall'inferno dell'azzardo

A. Gianni nelle Cronache

Milano

Un soldato libico curato al Niguarda: giallo internazionale

Lucidi e Palma nelle Cronache

Livraga

Freccia deragliato Faccia a faccia sul "punto zero"

Servizio a pagina 20



Sanremo, il governo chiede spiegazioni

Parenti e amici all'Ariston Bufera sui dirigenti Rai

Degli Antoni a pagina 29



Il rapporto sull'utilizzo dei social

Ragazzi meno connessi ma ossessionati dai 'like'

Rimondi a pagina 12

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

Integratore alimentare a base di Sereno Repens che combatte e favorisce la fertilità della prostata e delle vie urinarie.

30 CAPSULE MILD

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI





Domani l'ExtraTerrestre

VIRUS È l'untore del momento, sotto accusa per il Coronavirus. Ma il pipistrello è anche un «insetticida naturale» vittima della crisi climatica



Le Monde diplomatique

DA DOMANI 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



Visioni

CLAIRE BRÉTÉCHER Addio al talento del nuovo fumetto francese creatrice di «Agrippina» e «I frustrati» Andrea Voglino pagina 17

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

MERCOLEDÌ 12 FEBBRAIO 2020 - ANNO L - N° 37

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

ISTAT: SOLO 67 SU 100 DECESSI

Nascite al minimo storico in Italia

Secondo l'Istat per ogni 100 residenti che muoiono ne nascono solo 67. Dieci anni fa erano 96. Al primo gennaio 2020 i residenti ammontano a 60 milioni 317mila, 116mila in meno su base annua. Nel 2019 è stato registrato il livello più basso di «ricambio naturale» degli ultimi

102 anni. A fronte di 435mila nati vivi, sono stati registrati 647mila decessi. Il numero medio di figli per donna è di 1,29, mentre è di 32,1 anni l'età media al parto. La speranza di vita alla nascita per le donne è di 85,3 anni, mentre è di 81 anni per gli uomini. Per gli uni come

per le altre l'incremento sul 2018 è pari a 0,1 decimi di anno, corrispondente a un mese di vita in più. Per il presidente della Repubblica Sergio Mattarella è a rischio l'esistenza del nostro paese». Il governo ripropone l'annuncio di un «Family Act»

PIERRO PAGINA 5

INTERVISTA A CHIARA SARACENO

«Troppa paura, per fare figli»

«Il Family Act? Non basta un voucher per la babysitter, occorrono servizi: sono uno strumento di pari opportunità». Intervista alla sociologa e filosofa Chiara Sa-

raceno, che suggerisce: «Non solo obblighi, bisogna togliere un po' di vincoli. E dissipare le paure. Così può tornare la voglia di fare figli» MARTINI PAGINA 5

foto di Stefano Cavicchi



Fuoribordo

Gregoretti ultimo atto. Oggi il Senato decide se autorizzare o meno il processo a Matteo Salvini per il mancato sbarco dei migranti dalla Guardia costiera. Salvo sorprese sarà via libera. Lui insiste: «Ho difeso i confini italiani». I leghisti non parteciperanno al voto pagina 2

all'interno



La febbre sale

Il coronavirus ha un nome: covid-19 Oms: «Pericolo n°1»

Migliorano i due pazienti ricoverati allo Spallanzani. I casi in Cina rallentano. Il ministro Speranza non chiederà la sospensione del trattato di Schengen

ANDREA CAPOCCI PAGINA 10

Intelligenza artificiale

La prima emergenza sanitaria al mondo nell'era dei Big data

Il sistema «securitario» cinese è utilizzato per facilitare il lavoro dei dottori e tranquillizzare la popolazione: assistenti vocali, droni, robot e riconoscimento facciale

SIMONE PIERANNI PAGINA 11

Sudan

Genocidio in Darfur, Khartoum consegna al Bashir all'Aja

Sarà consegnato alla Corte penale internazionale l'ex presidente sudanese al Bashir, incriminato per il genocidio in Darfur. Dove Khartoum ora invita l'Onu, per la gioia dei ribelli

MARCO BOCCITTO PAGINA 13

MAGGIORANZA Prescrizione, Conte frena E critica la spazzacorrotti



Sulla prescrizione Renzi vota con le opposizioni in commissione, la maggioranza trema. Il governo tenta la strada più lenta del disegno di legge per cambiare, e salvare, la riforma Bonafede. Ma palazzo Chigi davanti alla Corte costituzionale riconosce che la legge bandiera dei 55 non va applicata in pieno perché illegittima FABOZZI A PAGINA 3

Scontro sulla giustizia

Sveglia ragazzi, esiste una mossa per stanare Renzi

MASSIMO VILLONE

Sulla prescrizione nel governo giallorosso volano gli stracci. E il punto di non ritorno sembra essere dato dalla ventilata presentazione di una mozione di sfiducia individuale contro il ministro Bonafede da parte di Italia Viva. È un salto di qualità. — segue a pagina 3 —

Nuovo Ttip

O i ricatti di Trump o il futuro di diritti e ambiente

MONICA DI SISTO

È un riflesso condizionato: nel Governo italiano non cambiano le maggioranze, i protagonisti, ma la vecchia retorica liberista non cambia mai. Trump sarà pure brutto e sovranista, ma quando forza un negoziato di liberalizzazione commerciale, non trova ostacoli. — segue a pagina 19 —

LA PIRAMIDE DEL TERRORE L'Egitto censura la solidarietà a Patrick



Le pressioni internazionali per il rilascio dello studente egiziano Patrick Zaki non piacciono al governo del Cairo: censurata la pagina Twitter della campagna «Free Patrick» e accuse di complotto sulla tv di regime, anche contro il manifesto. La legale del giovane: «È psicologicamente distrutto» DRAGONI A PAGINA 9

CLIMA Macron sperimenta la democrazia casuale



La Convenzione civica per il clima voluta da Macron è in dirittura d'arrivo. I 150 cittadini francesi, estratti a sorte, a inizio marzo dovranno votare le proposte dei gruppi di lavoro tematici e presentare, il 4 aprile prossimo, le conclusioni al governo. Quelle approvate con più del 50% saranno trascritte sotto forma di legge MERLO A PAGINA 8

00212 9770025 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 42 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 12 Febbraio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO L20

La nuova serie tv «ZeroZeroZero» una discesa negli abissi del narcotraffico
Cosulich e Caprara alle pagg. 14 e 39



La presentazione «Nessun dorma» la nuova Ferrari cerca l'acuto Mondiale
Claudio Russo a pag. 19



La seconda stagione «L'amica geniale» fa il pieno d'ascolti e batte anche il Grande Fratello
A pag. 14



L'Italia si spopola, il Sud di più

►Mai così pochi figli: nell'ultimo decennio "persi" 134mila neonati. Mattarella: intervenire Il Mezzogiorno verso il collasso demografico: sull'invecchiamento pesa la fuga dei giovani

Il crollo delle nascite LA FOTO TRISTE DI UN PAESE CHE NON CREDE NEL FUTURO

Alessandro Rosina

Se vogliamo diventare in questo secolo uno dei Paesi demograficamente più squilibrati - con tutte le implicazioni economiche e sociali che ne conseguono - i dati più recenti Istat ci dicono che siamo sulla strada giusta. La popolazione italiana non cresce più, è anzi ormai da cinque anni in continuo arretramento, conseguenza di un saldo migratorio che non riesce più a compensare il saldo naturale in rosso sempre più profondo.

La questione centrale non è però quanti siamo in valore assoluto, ma come muta il rapporto relativo tra le generazioni più giovani e quelle più anziane. È certamente positivo il fatto di vivere più a lungo. Su questo processo l'Italia non è una anomalia, presenta valori simili ai Paesi avanzati più virtuosi.

Ciò che alimenta in modo accentratissimo gli squilibri italiani è invece la persistente bassa natalità che rende ogni nuova generazione demograficamente più esile rispetto alle precedenti. Detto in altre parole, a fronte della crescita degli anziani, più degli altri Paesi l'Italia associa un indebolimento dei giovani, ovvero della componente a cui poter affidare crescita economica e sostenibilità del sistema di welfare.

Continua a pag. 39

Culle vuote, popolazione anziana, solo 67 bimbi che nascono ogni 100 decessi. Nell'ultimo decennio sono stati «persi» 134mila neonati. Gli italiani popoli in via di estinzione? Lo scenario tracciato dall'Istat nel rapporto sugli indicatori demografici del 2019 infla una serie di record negativi. L'allarme di Mattarella: «Occorre intervenire». Particolarmente allarmante lo scenario al Sud.
Esposito, Guasco e Santonastaso alle pagg. 2 e 3

Il nodo della prescrizione

Ermini (Csm): «Stop riforme di parte adesso servono soluzioni condivise»

Il vicepresidente del Csm, David Ermini, non ha dubbi: «Serve una moratoria politica per cambiare il codice penale: «Le soluzioni - dice Ermini - devono essere condivise quando si toccano diritti costituzionali». E sullo Spazzacorrotti parla di «criticità».
Jerkov a pag. 9



Il governo frena ma è scontro Renzi-Zingaretti

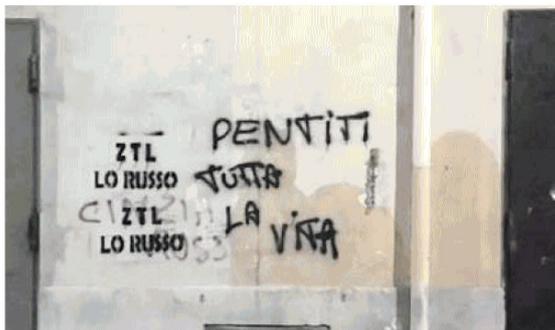
Il governo rallenta sulla prescrizione, ora l'ipotesi è un disegno di legge. Restano distanti le posizioni di Renzi e Zingaretti. E quest'ultimo a Italia Viva: «Estremisti».
Errante e Nicotra a pag. 8

Le idee Se Russia e Polonia litigano ancora sulla guerra

Giuseppe D'Amato

Russi contro polacchi con ucraini ed ebrei nel mezzo. Ancora nel secondo decennio del XXI secolo la tragedia della Seconda Guerra mondiale provoca incomprensioni. Le sue cause e chi ha pagato il prezzo più alto sono oggetto di controversia addirittura tra capi di Stato e di governo proprio nell'anno del 75esimo anniversario della fine del conflitto.
Continua a pag. 39

Il caso Napoli, la campagna «mediatica» del clan Lo Russo



Un delle scritte apparse su un muro del quartiere Miano, a Napoli

Manifesti anti-pentiti, gli «spot» del boss

Leandro Del Gaudio in Cronaca

Allarme dell'Oms «Il virus peggio del terrorismo»

L'organizzazione bacchetta la Cina: dati falsati Spunta il super-untore: undici contagi in tre Stati

Sul contagio da coronavirus un ruolo l'hanno giocato i numeri resi noti dalle autorità cinesi e poi recepiti dall'Organizzazione mondiale della Sanità (che giudica il virus più pericoloso del terrorismo). Fino a ieri, i casi confermati erano quasi 44mila, 1 decessi oltre 1.110. Ma il dubbio che le persone contagiate siano molte di più è fondato. Provochando le critiche dell'Oms alla Cina. E spunta il «super-untore» inglese.
Amoruso, Marconi, Mautone e Melina alle pagg. 6,7 e 9

Controlli straordinari Frutta secca e abiti: il Porto di Napoli sorvegliato speciale

Import-export e coronavirus. L'effetto dell'emergenza sanitaria e della conseguente crisi di produzione del mercato cinese si fa sentire anche al Porto di Napoli. Ferme navi cariche di merci.
Di Biase a pag. 7

Al Meazza la prima semifinale con l'Inter Mertens, Insigne, Callejon tre «piccoletti» per la Coppa

Mertens torna centravanti. Gattuso lo aveva anticipato nel post partita contro il Lecce («Per me Dries è un 9») e effettuerà la mossa già stasera per la semifinale di andata di coppa Italia con l'Inter: al Meazza il belga giocherà da punta centrale nel tridente leggero con Callejon e Insigne esterni. Un ritorno al passato, quindi, a quello che era lo schieramento classico dei «piccoletti» con Sarri. La vittoria aprirebbe le porte dell'Europa League.
Ventre a pag. 17 L'Inviato Taormina a pag. 16

Gattuso al bivio CUORE E TESTA: IN GIOCO C'È L'EUROPA
Francesco De Luca

Due allenatori più in difficoltà quasi si sfiorano al Meazza. Gattuso e Sarri, attesi stasera e domani dalla Coppa Italia contro Inter e Milan, non si giocano solo la finale.
Continua a pag. 38

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHI MINUTI

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT.M. SANITÀ DEL 20/12/2017





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142-N° 42 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 12 Febbraio 2020 • S. Eulalia

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La serie tv Stefano Sollima «Droga e finanza così racconto la rete mondiale»
Satta a pag. 24



La corsa a tre Inzaghi, Conte e Sarri: i segreti degli innovatori del calcio italiano
Bernardini nello Sport



La presentazione Ferrari più rossa per Vettel e Leclerc la SF 1000
Russo nello Sport



Il Messaggero GOAL!
ilmessaggero.it/sport

Crollo delle nascite Un Paese senza figli e schiacciato in difesa

Alessandro Rosina

Se vogliamo diventare in questo secolo uno dei Paesi demograficamente più squilibrati - con tutte le implicazioni economiche e sociali che ne conseguono - i dati più recenti Istat ci dicono che siamo sulla strada giusta. La popolazione italiana non cresce più, è anzi ormai da cinque anni in continuo arretramento, conseguenza di un saldo migratorio che non riesce più a compensare il saldo naturale in rosso sempre più profondo.

La questione centrale non è però quanti siamo in valore assoluto, ma come muta il rapporto relativo tra le generazioni più giovani e quelle più anziane. È certamente positivo il fatto di vivere più a lungo. Su questo processo l'Italia non è una anomalia, presenta valori simili ai Paesi avanzati più virtuosi.

Ciò che alimenta in modo accentuato gli squilibri italiani è invece la persistente bassa natalità che rende ogni nuova generazione demograficamente più esile rispetto alle precedenti. Detto in altre parole, a fronte della crescita degli anziani, più degli altri Paesi l'Italia associa un indebolimento dei giovani, ovvero della componente a cui poter affidare crescita economica e sostenibilità del sistema di welfare. Che non vi sia alcuna inversione di tendenza in atto rispetto all'allargarsi degli squilibri demografici, lo evidenzia soprattutto l'andamento della fecondità.

Continua a pag. 22

«Giustizia, stop riforme di parte»

► **L'intervista.** Ermini (Csm): «Soluzioni condivise quando si toccano diritti costituzionali»
► **Prescrizione, il governo frena ma Iv vota con il centrodestra.** Scontro Renzi-Zingaretti

«Più pericoloso del terrorismo». Preoccupa il contagio in Africa



Virus, accuse alla Cina: dati falsati L'Oms: vaccino pronto in 18 mesi

Un agente controlla la temperatura a un ciclista a Guangzhou, in Cina (foto EPA)

Alle pag. 2 e 3

ROMA «Serve una moratoria politica per cambiare il Codice penale: le soluzioni devono essere condivise quando si toccano diritti costituzionali». Lo dice il vicepresidente del Csm, David Ermini in un'intervista a *Il Messaggero*. E aggiunge: lo Spazzacorrotti pone criticità e incide sulla ragionevole durata. Intanto sulla prescrizione il governo frena, si va verso un disegno di legge. Ma è ancora scontro tra Renzi e Zingaretti, con il segretario dem che accusa l'ex premier: estremisti. Conti, Jerkov e Nicotra alle pag. 4, 5 e 7

Caso Gregoretti
Processo Salvini la Lega non vota ma resta in aula

Simone Canettieri

Presenti, ma non votanti. Così i leghisti si muoveranno a Palazzo Madama oggi alle prese con l'autorizzazione a procedere per Salvini sul caso Gregoretti. **A pag. 5**

Irpef, i tagli a rate: detrazioni nel mirino Caccia a 15 miliardi

► **Sul tavolo del Mef per abbassare le aliquote anche nuove misure per la lotta all'evasione**

Andrea Bassi

Caccia a 15 miliardi dell'aumento. In che modo? Sul tavolo resta la rimodulazione delle aliquote Iva. Ma c'è un altro capitolo al quale il governo vorrebbe mettere mano per trovare risorse da spendere per disinnescare le clausole e finanziare la riforma fiscale: ridurre le detrazioni fiscali che riducono l'Irpef.

A pag. 9

Festival degli sprechi
Rai, la Corte dei conti indaga sugli imbucati

Michela Allegri

La Corte dei conti apre un'indagine sugli imbucati Rai al Festival di Sanremo. **A pag. 12**

A terra 35 mila passeggeri, l'ira dell'esecutivo

Air Italy in liquidazione: non vola più

Giusy Franzese

Air Italy, la compagnia aerea che serve in particolare i voli da e per la Sardegna, chiude. I soci (51% la società Al-Skarda di cui è proprietario l'Aga Khan e 49% Qatar Airways) ieri hanno deciso la liquidazione in bonis. In cassa non ci sono più soldi da tempo, le perdite si sono accumulate (ai 163 milioni di euro del 2018 si sono aggiunti 230 milioni del 2019), per far volare in sicurezza ancora gli aerei, ci sarebbero voluti almeno altri duecento milioni di euro subito.

A pag. 15
Dimite a pag. 15

Velocità massima: 50 kmh
Monopattino elettrico a 14 anni ma solo con il casco in testa



ROMA Per andare in monopattino bisogna avere 14 anni. E fino al diciottesimo compleanno è obbligatorio indossare il casco. Il governo definisce le regole sull'utilizzo dei monopattini: non potranno circolare nelle strade extraurbane e sulle strade urbane potranno andare al massimo a 50 km/h.

Pucci a pag. 14

BILANCIA, LA LUNA VI RENDE INVINCIBILI



Buogiorno, Bilancia! In qualche modo assomigliate a Narciso, vi piace essere adorati. Ultimamente però le stelle si sono dimostrate un po' distratte nei vostri confronti, e voi avete assunto atteggiamenti non proprio in linea con quello che era la Bilancia prima di Saturno contro... Ma se è mancato qualche corteggiatore, oggi risponde sicuramente all'appello. Luna nel segno vi rende adorabili, affascinanti come allora. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Arrestato Nicitra, dalla Magliana all'impero del gioco

Il boss delle slot a Roma Nord

Valentina Errante

Il boss del gioco d'azzardo di Roma Nord «guadagnava più di un casinò». Dalla Banda della Magliana ai giorni nostri: con Salvatore Nicitra, da Palma di Montechiaro, classe '57, la criminalità romana ha traghettato nel nuovo millennio. Lui, arruolato all'epoca nella banda per la conduzione dei circoli privati, come ha raccontato Maurizio Abbattino, gestiva ancora gli affari, attraverso i cugini e la compagnia. Ora, come allora il business era quello del gioco che era intanto diventato on line. **A pag. 13**
Marani e Mozzetti a pag. 13

Bergoglio e la carenza di vocazioni
Preti sposati, il divieto del Papa dopo lo scontro con Ratzinger



Franca Giansoldati

Niente preti sposati in Amazonia. Tanto meno donne diacono. Per sopravvivere alla carenza di vocazioni c'era un discreto presing dei vescovi brasiliani. Che è andato a vuoto in Vaticano. **A pag. 11**

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

MERCOLEDÌ 12 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



All'ospedale Maggiore di Bologna

**Colon e fegato
asportati con il robot
Prima volta al mondo**

Gieri Samoggia a pagina 14



Gli scienziati: virus minaccia globale

Allarme Oms: è il pericolo pubblico numero uno. La ricerca: a rischio il 60% della popolazione mondiale

Malpelo e Rossi Alle p. 4 e 5

Amazon si allarga in Italia

**La rivoluzione
commerciale
va governata**

Davide Nitrosi

C'era una volta Postalmarket. Poi è arrivato Internet, Postalmarket è finito in liquidazione ma gli italiani si sono innamorati della spesa sul web e tutto è cambiato. Per Amazon, Alibaba, Yoox e affini gli ultimi anni sono stati un crescendo di vendite e affari. Tanto che Amazon ha scoperto un po' di America in Italia, Alibaba ha deciso di sbarcare armi e bagagli in Europa (come raccontiamo nelle pagine interne) e l'ecosistema dello shopping è cambiato per sempre. Ma se si vuole giudicare l'impatto che il commercio online ha avuto sul mercato del lavoro, sulle nostre abitudini e sull'intero settore del commercio, occorre farsi almeno una domanda.

Continua a pagina 2

ECCO LA NUOVA FERRARI. VETTEL E LECLERC: TORNEREMO A VINCERE

SINFONIA ROSSA

Turrini nel Qs

DALLE CITTÀ

Argelato, la tragedia

**L'ultimo volo
di Tommaso
Morto a 23 anni
nello schianto**

Radogna in Cronaca

'Bologna Stadio spa'

**Nuovo Dall'Ara,
nasce la società
per il restyling**

Giordano in Cronaca

Regione, Donini verso la Sanità

**Felicori e Schlein
Le priorità
dei neo assessori**

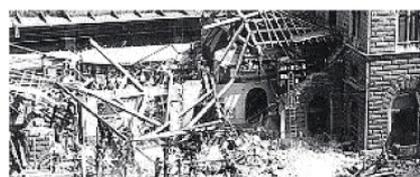
Del Prete a pagina 10 e in Cronaca



Sanremo, il governo chiede spiegazioni

**Parenti e amici all'Ariston
Bufera sui dirigenti Rai**

Degli Antoni a pagina 29



Chiusa l'inchiesta: quattro nel mirino

**«Licio Gelli il mandante
della strage di Bologna»**

Nicola Bianchi a pagina 6

**IL PIÙ VENDUTO
IN FARMACIA***

Prostamol

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

30 CAPSULE MIELE

**SCOPRI DI PIÙ SU
BENESSEREURINARIO.IT**

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 12 FEBBRAIO 2020

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
SERVICE
h7,30/18,00
VENDITA
h9,30/19,00
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIV - NUMERO 36, 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

VIRUS, COLPITI 500 MEDICI A WUHAN L'OMS: «PEGGIO DEL TERRORISMO»

ATTAMASIO GHEZZI E MARTINI GRIMALDI / PAGINA 9



INTERVENTI HI-TECH A GENOVA Gaslini, chirurghi aiutati dai tentacoli di un robot

VIANI / PAGINA 20

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronaca	Pagina 9
Economia-Marittimo	Pagina 11
Genova	Pagina 14
Cinema/Tv	Pagina 28/29
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 35

TENSIONI NEL CENTRODESTRA

Prescrizione, il governo media Meloni: «Salvini ora ci ostacola»

Rientra lo spettro della crisi sulla prescrizione. La tregua diventa palese quando ieri Renzi, preso atto che non sarà presentato un emendamento al decreto milleproroghe con il «dodo Conte bis», si affretta a benedire il «buon senso» di questa decisione. Quindi niente più voto di fiducia sulla prescrizione e in cambio niente più mozione di sfiducia al ministro Bonafede: crisi di governo scongiurata.

Appena esplosa, invece, la polemica nel centrodestra. Giorgia Meloni, leader di Fratelli d'Italia accusa Salvini: «Matteo onori i patti e non sia aggressivo nei nostri confronti. Se vuole una Regione del sud si rivolga a Berlusconi e gli chieda la Campania».

BERTINI E LA MATTINA / PAGINE 2-4

INTERVISTA CON L'AMMINISTRATORE DELEGATO: «IL CROLLO È UNA FERITA CHE NON POTRÀ MAI ESSERE RIMARGINATA»

Tomasi: noi di Autostrade pronti a incontrare i familiari delle vittime

«Gantieri e code, in arrivo un pacchetto di misure per agevolare gli utenti»

La vicinanza ai parenti delle vittime, con un incontro auspicato, ma solo quando lo vorranno. I 14,5 miliardi di investimenti sul piatto nella partita sulla revoca della concessione. Il progetto di sgravi sul pedaggio per chi deve subire i disagi delle manutenzioni. La Gronda, pronta a partire anche se c'è ancora spazio per ridiscutere la gestione degli accessi. Questi i temi principali affrontati dall'amministratore de-

legato di Autostrade per l'Italia Roberto Tomasi, in questa intervista al Secolo XIX. «Ci siamo interrogati più volte su come dare attenzione ai familiari delle vittime e a coloro che hanno subito le conseguenze della tragedia - ha detto Tomasi -. Vorremmo provare a spiegare, con grande senso di umiltà, quello che abbiamo fatto in 18 mesi, reagendo a questa immensa tragedia».

GRILLO E MENDUINI / PAGINA 5

LE AREE DI CORNIGLIANO

Annamaria Coluccia

Tir al posto del parco Liti e diffide sull'ex Ilva

Scontro sull'idea del Comune di Genova di usare come parcheggio per i Tir le aree ex Ilva destinate a parco. Si dimette la presidente di Società per Cornigliano. L'ARTICOLO / PAGINE 14 E 15

L'ISTAT: 116 MILA ABITANTI IN MENO

L'Italia ha paura e non fa più figli: mai così pochi come nel 2019

Il 2019 è stato l'anno nero delle nascite in Italia da quando esistono le rilevazioni dell'Istat. I bambini nati sono stati 435 mila, con un calo di mezzo milione rispetto al boom degli anni Sessanta e di 104 mila nascite rispetto al 2008. Il ricambio naturale, ovvero il saldo tra nascite e morti, è il più basso degli ultimi cento anni. I dati del rapporto annuale dell'Istat fotografano un'Italia spaventata e ferma, soprattutto al Meridione e al Centro. Tiene meglio il Nord, dove alcune province, come Trento, fanno registrare dati positivi. Il fondatore del Censis De Rita: «Sempre più italiani hanno paura che i figli li costringano a cambiare il proprio tenore di vita».

AMBILE BARBERA COSTANTE
EGALEZZI / PAGINE 6 E 7

ROLLI

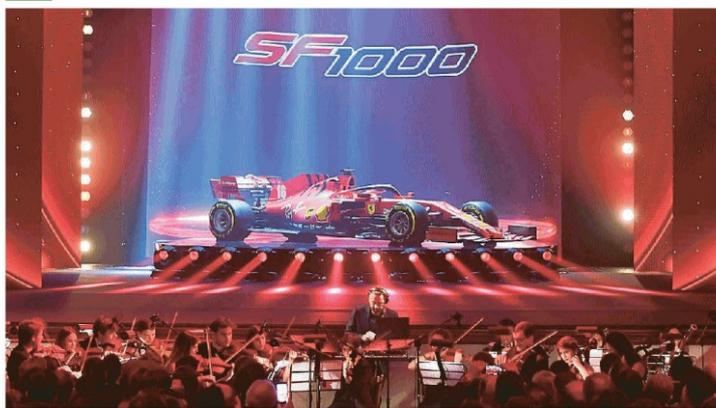


IL LEADER DELLE SARDENE

Francesca Schianchi / PAGINA 4

Santori ai Cinquestelle: via il decreto sicurezza, basta parlare di vitalizi

Mattia Santori, fondatore e leader delle Sardine, ora non esclude una sua candidatura («magari a livello locale»). E attacca i grillini: «Sbagliata la piazza MSS. Molti di noi sono contrari al taglio dei parlamentari».



Ecco la nuova Ferrari. Elkann: «C'è fame di vittorie»

Si svela la Ferrari SF1000 in pista nella prossima stagione di F1. (FOTO REUTERS) GLI INVIATI BRUSORIO E MANCINI / PAGINA 37

DONNA MORTA A SONDRIO



MARIOTTOZZI

IN BALIA DEL VENTO: È IL PREZZO DEL CLIMA CHE STA CAMBIANDO

Uno spettro si aggira per il pianeta Terra: il cambiamento climatico. Ma nessuno sembra aver compreso quanto grave possa già essere la situazione. E chi lo ha capito, si rassicura pensando che non sarà domani e si domanda perché dovrebbero fare qualcosa se neanche gli scienziati sono d'accordo.

L'ARTICOLO / PAGINA 10

AURUM 1962

COMPRO ORO E ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 87 r
*Finanzia on-line (0899) - lunedì 10h - venerdì 19h - 14h

BUONGIORNO

Al cuore della democrazia

MATTIA FELTRI

Il dibattito sulla prescrizione non dovrebbe investire soltanto prospettive nobili come l'amministrazione della giustizia e l'equilibrio di potere dentro il governo, dovrebbe andare molto oltre, molto più in profondità, nell'essenza delle democrazie liberali occidentali e nelle ragioni per cui sono nate sul sangue dei re decapitati nel Seicento in Inghilterra, nel Settecento in Francia, e sul sangue della guerra di Indipendenza degli Stati Uniti. Prima di arrivare al punto, è urgente premettere che, come è stato scritto, il blocco della prescrizione esiste in tutte le democrazie liberali occidentali e tuttavia soltanto in Italia - senza altre riforme - inciderà in modo drammatico sulla libertà di ognuno di noi e consegnerà allo Stato, che già ha l'esclusiva legale dell'uso della forza, anche l'esclusiva le-

gale dell'uso dell'arbitrio. L'Italia infatti è il paese europeo nel quale il processo dura più a lungo, eccetto Malta, e l'esito sarà di abbandonare qualcuno di noi alla presunzione di colpevolezza a vita: ergastolani del sospetto. Nei paesi anglosassoni l'ottanta per cento dei processi si conclude col patteggiamento, cioè non si va in tribunale: accusa e difesa si accordano su reato e pena (in Italia, dove si invoca la giustizia esemplare, ogni patteggiamento sarebbe seguito da un coro scandalizzato); inoltre l'appello è raro perché l'imputato rischia di vedersi la condanna aumentata (in Italia può solo essere confermata o diminuita) e soprattutto perché al pubblico ministero è impedito il ricorso: quello che esce in primo grado se lo tiene.

SEBUE / PAGINA 3

Benucci Gruppo Immobiliare

Compravendite
Locazioni
Perizie
Via Pisacane, 98r
16129 Genova
Tel. 010/581967

Benucci Gruppo Agenzie dal 1969

Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami

FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi



€ 2,50* in Italia — Mercoledì 12 Febbraio 2020 — Anno 156*, Numero 42 — ilsole24ore.com

*In vendita abbinata obbligatoriamente con il Focus del Sole 24Ore (il Sole 24Ore € 3,00 + Focus € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati, il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con il Sole
Dalle sanzioni
come cambiano
i reati tributari



Rapporti Lombardia
Il Creval accelera
sui servizi alle Pmi

Sud
Porto di Taranto,
via al riassetto



FTSE MIB 24688,89 +0,74% | SPREAD BUND 10Y 137,70 +2,40 | €/€ 1,0901 -0,46% | BRENT DTD 54,41 +0,78% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

Il budget di Trump: 40 miliardi di dollari alle missioni spaziali

LA FINANZIARIA USA

Aumento record per i fondi destinati alla Nasa e alla Us Space Force

Aumento record nel budget degli Stati Uniti per i fondi destinati alla Nasa alla Us Space Force: oltre 40 miliardi di dollari. Le risorse serviranno a finanziare le nuove missioni di astronauti sulla Luna entro il 2024, e la preparazione dello sbarco dell'uomo su Marte entro i prossimi dieci anni. Alla Nasa nella finanziaria 2021 sono destinati 25,2 miliardi di dollari, con un incremento del 12% rispetto all'esercizio precedente. Alla Us Space Force, istituita da Trump il 20 dicembre scorso, andranno invece 15,4 miliardi di dollari. Secondo la Nasa il progetto «Moon to Mars» avrà un costo annuale di 71 miliardi di dollari.

Edizione chiusa in redazione alle 22

Riccardo Barlaam — a pag. 8

SPAZIO E GEOPOLITICA

Europa e Cina non rimangono a guardare: il settore è cruciale per il futuro industriale

Leopoldo Benacchio — a pag. 8

Fiducia nelle misure anti virus: le Borse tornano in attivo nel 2020

EMERGENZA SANITARIA

Le previsioni sul contagio e le attese sulla politica monetaria aiutano i listini

150 per cento

Voli per la Cina crollano i collegamenti, Etihad controcorrente offre più soldi agli equipaggi

Gianni Dragoni — a pag. 6

RIFORMA FISCALE



UN PERCORSO PIÙ LINEARE

La riforma fiscale richiede un esercizio di sano realismo. Che consenta di partire da due piani diversi da quelli di cui si è parlato finora: la codificazione e la definizione dei contenuti.

OBIETTIVI CUNEO E FAMIGLIA

La riforma dell'Irpef sconta una serie di complessità di fondo. Meglio allora ragionare su due problemi mirati relativi all'Irpef: cuneo fiscale e famiglia. Risorse, naturalmente, permettendo.

Giuseppe Melis — a pag. 21



IMQ group, CSI, imqgroup.eu

A RISCHIO IL 5% DEL TRAFFICO CONTAINER



Cantiere a passo spedito. Il nuovo ponte sul Polcevera è in avanzato stato di realizzazione

Il porto di Genova paga il caos viabilità

Raoul de Forcade e Marco Morino — a pag. 11

Industria, la Lombardia è bloccata

CONFINDIRUSTRIA

Bonometti alla politica: «Servono piani industriali e misure di rilancio»

Fase di difficoltà per l'export, momento nero per l'auto, dunque per la meccanica. Per l'economia lombarda il contesto non è ottimale: da una crescita robusta di tre punti realizzata nel 2018 si passa a un "avanti adagio" di due decimali lo scorso anno, peggior dato dal 2013. Il quadro di

debolezza è confermato dal rapporto Unioncamere Lombardia-Confindustria Lombardia: le commesse future si attestano nei dintorni dello zero virgola, con segno meno per quelle interne. E gli effetti negativi iniziano a vedersi anche sull'occupazione. Luca Orlando — a pag. 3

Crisi d'impresa, correzioni pronte Per le microaziende slitta l'allerta

ECONOMIA E DIRITTO

Per i soggetti più piccoli segnalazioni dal 2021. Il decreto domani in CdM

Slittamento a febbraio 2021 per le misure di allerta destinate alle microimprese. E modifiche all'obbligo di segnalazione da parte dell'amministrazione finanziaria. Al Consiglio dei ministri di domani è annunciato il decreto correttivo al Codice della crisi d'impresa. In vista anche requisiti meno stringenti per l'iscrizione al nuovo Albo dei curatori.

Giovanni Negri — a pag. 25

IMPASSE POLITICA

La crisi tedesca può bloccare le riforme dell'Europa

Beda Romano — a pag. 22

325 miliardi

Credito Npl, Bankitalia muove i suoi gestori: ispezioni su recuperi e garanzie

È il valore - stime Banca Ifis - dei crediti deteriorati da recuperare in Italia. Una montagna di prestiti, in parte ancora nei bilanci delle banche e in parte venduti a investitori internazionali

Morya Longo — a pag. 15

INTERVISTA ALLA PREMIER



Sturgeon: sarà la Scozia a decidere il suo futuro nella Ue

Simone Filippetti — a pag. 23

PANORAMA

GIUSTIZIA

Prescrizione, tensione alle stelle Renzi decide sul Governo

Ancora altissima tensione nella maggioranza fra Renzi e alleati. Sulla riforma della prescrizione non c'è stato strappo. Conte e Bonafede hanno rinunciato a inserire nel Milleproroghe un emendamento su cui porre la fiducia e hanno optato per un disegno di legge. Sfiorata però la crisi di commissione: la maggioranza boccia emendamento di «Europa con 44 voti contro 42. «L'aspettiamo al Senato», dice il leader di Italia Viva.

L'ALLARME DELLE IMPRESE

Appalti, stretta sulle ritenute Attività a rischio blocco

L'intero mondo produttivo, ha scritto al ministro dell'Economia Gualtieri, per denunciare come la stretta sulle ritenute negli appalti metta a «rischio di blocco le forniture per l'intero settore». Chiedendo più tempo per l'applicazione delle nuove regole.

MILLEPROGHE

Possibile rinvio per la Rc auto familiare Tra i nodi il rischio rincari

Laura Serafini — a pag. 9

COMPAGNIE AEREE

Air Italy va in liquidazione Oltre 230 milioni di perdita

Gli azionisti di Air Italy, a causa delle difficoltà finanziarie (230 milioni di perdite), hanno messo la società in liquidazione in bonis. I voli saranno assicurati fino al 25 febbraio. Enrico Lagni e Franco Lagro i commissari liquidatori.

lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



Imprese ferroviarie in cerca di 10mila assunti in tre anni

Le imprese ferroviarie pubbliche (Ferrovie italiane su tutte) e private, sia passeggeri sia merci, offrono un potenziale di occupazione molto interessante: almeno 10mila assunzioni nell'arco dei prossimi tre anni.

ILSOLE24ORE.COM

24+ ONLINE Fatti, notizie, approfondimenti, gallery e video. L'informazione diventa Premium





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 12 febbraio 2020
Anno LXXVI - Numero 42 - € 1,20
Sant'Eulalia di Barcellona

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675 881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - *Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

OPERAZIONE JACKPOT

Presca la banda rovina romani

Maxi retata contro il gioco di azzardo, facevano milioni con le slot machine della Capitale
Comandava ancora tutti dal carcere Salvatore Nicitra, l'«Ingegnere» della Banda della Magliana

Prescrizione

Renzi vince il primo round

Emendamento Conte via dal Milleproroghe
E Italia Viva esulta

Pietrafitta a pagina 10

Stop ai voli

Air Italy choc è in liquidazione

Perdite per 230 milioni
I soci pagano i creditori e annunciano chiusura



Caleri a pagina 6

Tasse evase

Condannato Antonio Cassano

La Cassazione «Deve dare al Fisco oltre 263mila euro»

Di Pietro a pagina 30

Viareggio

Politica buonista al Carnevale

Niente satira feroce come da tradizione
Vince la «correttezza»



Lenzi a pagina 8

Il Tempo di Oshø

Il Senato oggi vota su Salvini-Gregoretti Ognuno sceglierà solo per partito preso

La Rosa a pagina 11



... Un impero milionario nato dal gioco d'azzardo i cui proventi venivano moltiplicati con investimenti illeciti. I carabinieri hanno smantellato il gruppo di Salvatore Nicitra, ex della banda della Magliana, che aveva costruito una fortuna a Roma Nord fatta di affari e violenze nel settore delle slot e del gioco d'azzardo. Il boss era già in carcere dal 2018.

Ossino a pagina 3

Topi nelle scuole

I soldi per le derattizzazioni ci sono ma non si spendono

Novelli a pagina 17

Natalità mai così in crisi

In Italia ci sono più morti che bambini nati

Milli a pagina 29

Formula Uno



SI CHIAMA SF1000

Ecco la nuova Ferrari a caccia di un mondiale che manca da 12 anni

Carnellini a pagina 38

Virus, termoscanner nelle stazioni

Delibera sulla ferrovia urbana

La Roma-Lido presto avrà la nuova fermata «Giardino»

De Rosa a pagina 14

... L'Italia è pronta a estendere i controlli su eventuali persone contagiate dal coronavirus anche nelle stazioni ferroviarie. Lo ha spiegato il capo della Protezione Civile e commissario per la gestione dell'emergenza Angelo Borrelli: «La situazione è in continua evoluzione e noi abbiamo pianificato interventi in tutti gli scenari possibili. Controlli nelle stazioni? Se ci sarà bisogno, siamo pronti». In Italia sono state monitorate 511mila persone in soli tre giorni.

Bonanni a pagina 5

Lo Studio Piazzolla è uno studio commercialista di recente costituzione, è una struttura nuova e giovane, che sta gettando le basi per poter diffondere ed affermare la propria competenza nella realtà metropolitana di Roma, ricca di imprenditorialità, efficienza, dinamicità e con ottime prospettive di crescita.

STUDIO PIAZZOLLA

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

LE NOSTRE ATTIVITÀ
Consulenza aziendale
Consulenza contrattuale
Operazioni societarie
Prestazioni contabili e bilanci
Amministrazione e Liquidazione di aziende
Perizie e valutazioni

Studio Piazzolla
Via Guido Fubini, 23
00134 Roma

Il diario
di Maurizio Costanzo

Leggo che uno dei più famosi e frequentati teatri romani, l'Eliseo, rischia di chiudere. Non conosco i motivi di questo, ma so che a Roma ci sono pochi teatri importanti, che è la Capitale d'Italia e che non possiamo permetterci la chiusura dell'Eliseo. Sono convinto che anche il Ministro dei Beni Culturali Franceschini, sia consapevole di questo e cerchi o cercherà, di porvi rimedio. Il teatro è uno dei luoghi più antichi di aggregazione e anche più rappresentativi della cultura. È escluso che se ne possa fare a meno. A Roma c'era il Teatro Valle ed è chiuso da molto tempo. Non possiamo dire che la gente non va in teatro se i teatri via chiudono.

Mercoledì 12 Febbraio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 35 - 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



FORFETARI
Con l'ingresso nel regime ordinario scatta l'obbligo dell'e-fattura
Bongi a pag. 30

SPORTELLI NON UNIFORMI
Tempi lunghi per il rilascio del Documento di regolarità fiscale
Bartelli a pag. 31

MILLEPROROGHE
Alti dirigenti dello Stato, dichiarazioni ancora in chiaro
Cerisano a pag. 33

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Crisi d'impresa - La relazione al testo del decreto correttivo del Codice
Forfait - La soluzione dell'Agenzia delle entrate
Fringe benefit e calcio - La sentenza della Cassazione su Cassano
IO ONLINE

Giulio Tremonti: il coronavirus ci impone di passare dall'utopia mondializzante alla realtà
Alessandra Ricciardi a pag. 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON
Italia Oggi
TUIR 2020
Disponibile anche su www.classabbonamenti.com

Crisi d'impresa, c'è la proroga

Sei mesi in più per l'avvio delle misure di allerta, ma solo per le Pmi più piccole. Resta però la responsabilità degli organi di controllo. Lo prevede il dlgs correttivo

Sei mesi in più per l'avvio delle misure di allerta per le piccolissime Pmi. Resta però la responsabilità degli organi di controllo. L'art. 40 del dlgs correttivo, esaminato ieri in preconsiglio dei ministri, prevede, infatti, che le denunce agli Organismi di composizione della crisi d'impresa (Ocri) siano effettuate per le nano-imprese solo dal 15 febbraio 2021 e non già dal ferragosto 2020, quando entrerà in vigore il dlgs14/2019 (Cci).

Pollio a pag. 28

Una campagna acquisti della Meloni sui 5stelle fa indispettare Salvini



Ormai è diaspora dal Movimento 5 Stelle. I cambi di casacca di eletti nelle liste dei grillini sono sempre più frequenti, specie sui territori. Come in Umbria, ormai ex-rossa, dove i transfughi sono moltissimi. Il Comune che detiene il record dei traslochi è Terni, 11 mila abitanti: il consiglio comunale è composto da 32 consiglieri (più il sindaco). Ebbene, in meno di due anni si contano 20 ricacciamenti. E molti di loro sono andati verso il gruppo di Fratelli d'Italia, anche provenienti dalla Lega, cosa, questa, che ha causato l'ira di Matteo Salvini. «A chi ci chiedeva di entrare nella Lega, abbiamo detto tanti no e alcuni sì, a differenza di qualcun altro che fa la raccolta differenziata», ha detto rivolto al partito della Meloni.

Valentini a pag. 5

DIRITTO & ROVERSCIO

Rakuten è una multinazionale giapponese che impiega nel mondo dipendenti di 70 nazionalità diverse delle quali 17 sono rappresentate nella sola sede francese. Il suo direttore generale, il francese Fabien Versavaux, dice che nell'intero gruppo si è passati all'Inglese a tappeto. «Al mio arrivo», dice Versavaux, «ho generalizzato l'uso dell'Inglese anche nelle riunioni in cui erano presenti solo dipendenti francesi». E prosegue: «Questa decisione è stata necessaria perché la nostra società possa attirare i migliori profili internazionali e facilitare la mobilità senza che la lingua sia un ostacolo» (La Figura, 10 febbraio 2019). Mentre persino in Francia si è capito che la lingua francese ha cessato di essere una lingua internazionale, in Italia gli studenti delle medie inferiori anzi che poter studiare 5 ore settimanali di inglese, come vorrebbero, sono costretti a studiare tre ore di inglese e due di francese. Possibile che Parigi possa continuare a metterci i piedi addosso anche qui?

CONDIVISA LA TESI CGLI
Licenziamenti, sul Jobs Act l'Unione europea censura l'Italia
Cirioli a pag. 34

DOPO LA BREXIT
L'asse franco-tedesco sembra essere arrivato al capolinea
Oldani a pag. 6

SALTANO GLI EVENTI
Il coronavirus dimezza l'export agroalimentare
Latella a pag. 20

PARIS WEEK
La cucina italiana celebrata a Parigi dal Gambero Rosso
a pag. 15

PUBBLICITÀ
Go Tv, la raccolta 2019 cresce del 4,5%
a pag. 19

MEDIA
Con Giornale Radio nasce una radio di sola informazione
a pag. 19

HAI PERSO I TUOI SOLDI INVESTENDOLI IN TITOLI? Noi te li facciamo restituire!

Se hai subito **PERDITE**, verifica **GRATUITAMENTE**, **SE E QUANTO** puoi recuperare su:

Azioni e obbligazioni: MPS, Carige, Popolare di Bari ed altre
Titoli: Portugal Telecom, Astaldi, CMC, Bond Venezuela etc.
Covered warrant, Certificati a leva fissa, CFD
Per le Aziende: Affidamenti bancari e Derivati



NON FARE QUELLO CHE LORO TI DICONO DI FARE, FAI QUELLO CHE È GIUSTO PER TE!

“ Sono un rinomato Professionista che lavora nel settore della sicurezza informatica. In questi anni ho investito una buona parte del mio patrimonio in azioni e certificates A LEVA che mi hanno causato perdite stratosferiche che hanno inciso non poco sul mio bilancio familiare. Dopo aver parlato con alcuni studi legali, il verdetto è stato sempre lo stesso: sono un cliente piuttosto "sostanzioso" e quindi è difficile che mi diano ragione se contesto le perdite. Ricordo ancora il giorno in cui ricevetti la chiamata della Martingale Risk che mi proponeva di agire nei confronti della banca, visto che i prodotti che mi avevano venduto erano INADEGUATI e INCOERENTI CON IL MIO PROFILO DI RISCHIO. All'inizio ero scettico, ma poi decisi di affidarmi a loro perché, in fondo, non mi chiedevano NESSUN ANTICIPO e dunque NON RISCHIAVO NULLA. Perché non metterli alla prova? Alla fine, ho recuperato molto più di quanto sperassi.

APPROFITTA DELLA FORMULA ZERO COSTI ANTICIPATI

MartingaleRisk **800 057 750** Chiamaci al numero: 06/32 65 28 28 - Roma | 02/89 09 22 80 - Milano o invia una email ad: info@martingalerisk.com

Civ «1.1» Atlante delle Branche Leader 2019» a € 2,00 in più; Civ «1.1» La legge di bilancio e il decreto collegato» a € 6,00 in più; Civ «Andriolli» e direttiva Dac 6» a € 8,00 in più; Civ «Tuir 2020» a € 6,90 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 12 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



La Toscana respira: piano da 10 milioni

Smog, la minaccia delle polveri sottili
La classifica delle città

Ciardi alle pagine 6 e 7



Pd-Iv: candidati diversi

A Viareggio centrosinistra spaccato

Nelli a pagina 12



Gli scienziati: virus minaccia globale

Allarme Oms: è il pericolo pubblico numero uno. La ricerca: a rischio il 60% della popolazione mondiale

Malpelo e Rossi Alle p. 4 e 5

[Amazon si allarga in Italia](#)

La rivoluzione commerciale va governata

Davide Nitrosi

C'era una volta Postalmarket. Poi è arrivato Internet, Postalmarket è finito in liquidazione ma gli italiani si sono innamorati della spesa sul web e tutto è cambiato. Per Amazon, Alibaba, Yoox e affini gli ultimi anni sono stati un crescendo di vendite e affari. Tanto che Amazon ha scoperto un po' di America in Italia, Alibaba ha deciso di sbarcare armi e bagagli in Europa (come raccontiamo nelle pagine interne) e l'ecosistema dello shopping è cambiato per sempre. Ma se si vuole giudicare l'impatto che il commercio online ha avuto sul mercato del lavoro, sulle nostre abitudini e sull'intero settore del commercio, occorre farsi almeno una domanda.

Continua a pagina 2

ECCO LA NUOVA FERRARI. VETTEL E LECLERC: TORNEREMO A VINCERE

SINFONIA ROSSA



Turrini nel Qs

DALLE CITTÀ'

[«Prezzi alti, tempi incerti»](#)

Comisso gela Firenze: «Potrei non fare il nuovo stadio»

Olivelli in cronaca

[Con le segnalazioni dei lettori](#)

Odissea buche
Pronto un dossier per Palazzo Vecchio

Servizi in cronaca

[Presentata in Comune](#)

Basta caos
Arriva la app salva turisti

Fichera in cronaca



[Sanremo, il governo chiede spiegazioni](#)

Parenti e amici all'Ariston
Buferà sui dirigenti Rai

Degli Antoni a pagina 29



[Il rapporto sull'utilizzo dei social](#)

Ragazzi meno connessi
ma ossessionati dai 'like'

Rimondi a pagina 14

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

Integratore alimentare a base di Sereno Itipens che contribuisce a favorire la fertilità della prostata e delle vie urinarie.

30 CAPSULE MIELE

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU [BENESSEREURINARIO.IT](#)

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

A. MENARINI



No PLACE TOO FAR.
SHOP ONLINE
SCARPA.NET

la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°36

Mercoledì 12 febbraio 2020

Oggi con Motore

In Italia € 1,50

IL REPORTAGE

“Zaky torturato per sapere dei Regeni”

A casa dello studente egiziano arrestato al Cairo. Il padre: “Patrick non sta bene, tiene duro, vuole solo tornare a studiare”
L'avvocato: “Picchiato e interrogato per 30 ore, volevano conoscere i suoi legami con l'Italia e con la famiglia di Giulio”

Di Maio: “Verità dall'Egitto ma l'ambasciatore resta”

dalla nostra inviata
Francesca Caferri

MANSURA (EGITTO) – Il fiume di angoscia che attraversa la vita di Patrick Zaky e della sua famiglia sta nascosto dietro a un portone in Omar Ibn al Khattab Street a Mansura, 120 chilometri a Nord del Cairo. Al primo piano di una palazzina anonima poco lontana dal centro della città abita la famiglia dello studente egiziano dell'università di Bologna arrestato nella notte fra giovedì e venerdì all'aeroporto del Cairo, con l'accusa di avere istigato alla violenza e diffuso notizie false. A parlare per tutti è il padre, George, 55 anni: «Come stiamo? Non capiamo più niente: nostro figlio stava tornando a casa per festeggiare gli ottimi voti ottenuti e ci siamo ritrovati a portargli cibo e vestiti in prigione. Vogliamo soltanto che torni a casa». La famiglia è intimorita dal clamore suscitato dalla vicenda: se accetta di incontrare la stampa è perché spera che la pressione internazionale possa aiutare.

● alle pagine 2 e 3 con i servizi di Arianna Di Cori e Ilaria Venturi Annalisa Cuzzocrea ● a pagina 4



▲ Il murales Regeni abbraccia Zaky in un'opera apparsa vicino all'ambasciata d'Egitto a Roma

Oms: Virus minaccia peggiore del terrorismo

Il primo vaccino potrebbe essere pronto in 18 mesi
Ultimo bilancio in Cina superati i mille morti

di Dusi, Guarrera e Petriani ● alle pagine 6 e 7

LA DENATALITÀ

Mattarella “Aiutiamo le famiglie”

Rapporto Istat, mai così pochi nati
La ministra Bonetti: “Dal 2021 assegno unico per i figli e via tasse scolastiche”

di Casadio, De Luca e Vitale
● alle pagine 8 e 9

Il commento

Culle vuote, politica cieca

di Massimo Giannini

Piazze piene, culle vuote. Le parole di Sergio Mattarella sulla crisi demografica sono un pugno nello stomaco per un'Italia assopita sul divano nella nostalgica contemplazione di Sanremo. Ma sono anche uno schiaffo in faccia per una politica ripiegata su se stessa nella sterile celebrazione dei suoi vecchi riti di Bisanzio. Ognuno ha un suo “popolo” da mobilitare, in questa dissennata guerra di logoramento. Ma nessuno coglie le tendenze di fondo che stanno cambiando la società. Nessuno vede che il vero virus dal quale dobbiamo difenderci, più ancora del Covid-19, è quello della denatalità.

● a pagina 26

La storia

Quanto la Francia vuole bene alle mamme

di Anais Ginori
● a pagina 26

SCARPA.NET SHOP ONLINE
No PLACE TOO FAR.
THE ORIGINAL MOJITO.
SCARPA®

Il film premio Oscar
Parasite dimostra che l'America non ci basta
di Roberto Saviano
L'Oscar come miglior film a Parasite cambia tutto. Sembra un'iperbole, una dichiarazione esagerata per prendere all'amo il lettore distratto, inondato dalle noiose parole sui soliti premi hollywoodiani, ma credetemi, non è così. ● alle pagine 30 e 31

Presentata la macchina per il mondiale
Nuova Ferrari formula 2020 Vettel: “È ancora più rossa”
di Alessandra Retico ● alle pagine 34 e 35

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

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

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

con DVD
A. Angela “Le Meraviglie”
€ 11,40

NZ



Nuova Ferrari Svelata la SF1000
Elkann: abbiamo fame di successi
STEFANO MANCINI - P. 34-35



I piloti Vettel: qui facciamo la Storia
Leclerc: il Mondiale è la mia ambizione
PAOLO BRUSORIO - P. 35



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 12 FEBBRAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 42 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**

AFFONDO DI FRATELLI D'ITALIA CONTRO LA LEGA. TREGUA ARMATA NEL GOVERNO SULLA PRESCRIZIONE

Meloni: Salvini ci fa la guerra

Il leader della Sardine Santori incontra il ministro Provenzano: "Sul taglio degli eletti il M5S sbaglia" In Emilia Schlein nominata vicepresidente: "Dobbiamo colmare la distanza tra città e campagna"

CHE COSA CAMBIA PER IL PD

C'È QUALCOSA DI NUOVO A SINISTRA

FABIO MARTINI - P. 23

Centrodestra in subbuglio. Affondo di Fratelli d'Italia contro la Lega con Meloni che attacca Salvini: ci fa la guerra. Il leader delle Sardine, Santori, incontra il ministro Provenzano: «Sul taglio degli eletti il M5S sbaglia». In Emilia Schlein nominata vicepresidente. **SERVIZI - PP. 2-5**

IL RAPPORTO ISTAT SULLA DEMOGRAFIA

Nel 2019 il record negativo di nascite De Rita: "Siamo un Paese impaurito"

AMABILE, BARBERA E GALICAZZI - PP. 2-3

INTERVISTA A TOMASI

L'ad Autostrade "Morandi, vorrei vedere i parenti delle vittime"

DANIELE GRILLO MARCO MENDUNI

La vicinanza ai parenti delle vittime, con un incontro voluto, ma solo quando lo vorranno. L'intenzione espressa dall'ad di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi. **-P. 9**

SVOLTA NEI MEDIA DIGITALI

Google e Apple pagano le news Dal web arrivano i primi profitti

CHRISTIAN ROCCA

Il New York Times nel 2019 ha convinto cinque milioni e duecentocinquantomila persone ad abbonarsi al giornale, tre milioni e mezzo dei quali lo hanno fatto soltanto all'edizione online, con ricavi digitali per oltre 800 milioni di dollari. **-P. 25**

Il vento a 200 chilometri sconvolge il Nord: danni e blackout



Lamiere divelte dalle raffiche di vento vicino a Cuneo dove un vortice ha devastato uno stabilimento industriale PINNA - P. 16

IN BALIA DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO

MARIO TOZZI - P. 17

BUONGIORNO

Al cuore della democrazia

MATTIA FELTRI

Il dibattito sulla prescrizione non dovrebbe investire soltanto prospettive nobili come l'amministrazione della giustizia e l'equilibrio di potere dentro il governo, dovrebbe andare molto oltre, molto più in profondità, nell'essenza delle democrazie liberali occidentali e nelle ragioni per cui sono nate sul sangue dei re decapitati nel Seicento in Inghilterra, nel Settecento in Francia, e sul sangue della guerra di Indipendenza degli Stati Uniti. Prima di arrivare al punto, è urgente premettere che, come è stato scritto, il blocco della prescrizione esiste in tutte le democrazie liberali occidentali e tuttavia soltanto in Italia - senza altre riforme - inciderà in modo drammatico sulla libertà di ognuno di noi e consegnerà allo Stato, che già ha l'esclusiva legale dell'uso della forza, anche l'esclusiva legale

dell'uso dell'arbitrio. L'Italia infatti è il paese europeo nel quale il processo dura più a lungo, eccetto Malta, e l'esito sarà di abbandonare qualcuno di noi alla presunzione di colpevolezza a vita: ergastolani del sospetto. Nei paesi anglosassoni l'ottanta per cento dei processi si conclude col patteggiamento, cioè non si va in tribunale: accusa e difesa si accordano su reato e pena (in Italia, dove si invoca la giustizia esemplare, ogni patteggiamento sarebbe seguito da un coro scandalizzato); inoltre l'appello è raro perché l'imputato rischia di vedersi la condanna aumentata (in Italia può solo essere confermata o diminuita) e soprattutto perché al pubblico ministero è impedito il ricorso: quello che esce in primo grado se lo tiene.

CONTINUA A PAGINA 7

STAMPA PLUS **ST+**

L'ALLARME

ATTANASIO GIUZZI, BECCARIA, MARTINI CRIMALDI E REIGATELLI

Coronavirus, l'Oms: "È più pericoloso del terrorismo"

PP. 10-13



GENOCIDIO IN DARFUR

LORENZO SIMONCELLI

Il Sudan consegna l'ex presidente Bashir alla Corte dell'Aja

P. 15



LE STORIE

MASSIMO DELFINO

Alessandria, lo stadio nella lista dei big "Simbolo neoclassico"

P. 28

CARLO BOLOGNA

Le piastrelle d'artista di marmo, cuoio e biro da Novara agli Emirati

P. 28



IN EDICOLA

Patrimoni

SORPRESE DI INIZIO DECENNIO

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

Un tris d'assi illumina la moda di New York

Maxi show di Oscar de la Renta, Proenza Schouler e The Row

Bottoni in MF Fashion

Gigi Hadid in un look Proenza Schouler

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Powell (Fed): il superdollaro un rischio per il pil Usa

Il presidente della banca centrale lancia l'allarme per l'export americano

Corvi a pagina 5

Anno XXXI n. 030

Mercoledì 12 Febbraio 2020

€2,00 *Classedtori*

IN EDICOLA

Gentleman

SPECIAL ISSUE REAL ESTATE Immobiliare Concorse Investire

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Corriere della Sera n. 101 - € 6,50 (D.L. 2019) + € 1,200 - Corriere della Sera n. 102 - € 6,50 (D.L. 2019) + € 1,200 - Corriere della Sera n. 103 - € 6,50 (D.L. 2019) + € 1,200

Fse Mib 24.688,89

BORSA +0,74% **1€ = \$1,0901**

BORSE ESTERE	
Dow Jones	29.228
Nasdaq	8.882
S&P 500	3.382
RENDIMENTI	
Stato US	0,8827
Zurigo	11,511
Londra	7,489
Parigi	0,995
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,0901
Euro-Sterlina	0,8833
Fse Mib	24.689

PARADOSSI RICHIESTE RECORD (50 MILIARDI) PER IL TITOLO A 15 ANNI COLLOCATO IERI DAL TESORO

Btp in volo, Italia a terra

I tassi zero spingono la domanda di obbligazioni sovrane malgrado il rendimento al minimo (1,489%)
Ma il Paese è fermo: Air Italy finisce in liquidazione, Alitalia non si sblocca e Aspi non trova l'accordo

(Berlino e Follis alle pagine 7 e 8)

RESPINTO IL RICORSO CONTRO LA LEGGE RENZI. SECONDO LA CORTE UE, NON VIOLA LA NORMATIVA COMUNITARIA

L'Europa blinda la riforma delle popolari

Ora è più vicina la trasformazione in spa per la Sondrio. Che scatta a Piazza Affari con un +6,4%

(Gualtieri a pagina 3)

FOCUS OGGI

Il caso Pop Bari finisce sotto la lente di Bruxelles

Vertice tra il Tesoro e la Dg Competition per definire l'intervento di salvataggio della banca pugliese. Venerdì il Fidi sceglierà il nuovo direttore generale.

Gualtieri a pagina 3

Aridian-Hines sul mattone Mps

Il board della banca ha concesso l'esclusiva per il pacchetto di immobili messo in vendita nel 2019

Gualtieri a pagina 3

Eurizon apre agli investimenti alternativi

L'asset manager del gruppo Intesa Sanpaolo ha presentato Eurizon Capital Real Asset, nuova sgr focalizzata su imprese, infrastrutture e immobili

Bertolino a pagina 13

AFFARE DA 2 MLD

Il fondo Tci studia la valorizzazione e la vendita del mattone di Statuto

(Montanari a pagina 15)

A MILANO

Kering tratta con la cinese Fosun per affittare Palazzo Broggi

(Montanari a pagina 14)

LE MOTIVAZIONI DELLA DECISIONE

Così è arrivato il via libera della Commissione Ue al salvataggio di Berlino per la landesbank NordLb

(Ninfolo a pagina 2)

BILANCI 2019

Banca Mediolanum, profitti record

Fineco alza la cedola e vuole crescere in Uk con un'altra branch

(Fregonara e Messia a pagina 12)

Il gruppo Moby trova l'accordo con gli obbligazionisti in attesa della Ue

(Montanari a pagina 9)

Coronavirus, Roma studia un decreto per sostenere le imprese a rischio

(Messia e Pira a pagina 9)

IL ROMPISPREAD

Oscar a Parasite. Quando il reddito di cittadinanza diventa arte.

SOLO OTTIME RAGIONI PER INVESTIRE IN OBBLIGAZIONI INTEK 2020-2025

4,50%*

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

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

LOTTO MINIMO DI INVESTIMENTO: 1.080 euro

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

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

* Tasso netto lordo fisso

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

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

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

INTEK GROUP

MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE. L'offerta in Sottoscrizione di Obbligazioni del Prospetto Obbligazionario "Intek Group SpA 2020-2025" è indirizzata al pubblico indistinto in Italia, a investitori qualificati in Italia e a investitori istituzionali all'estero. Le Obbligazioni, del valore nominale di 21 € ciascuna, saranno emesse ad un prezzo pari al 100% del valore nominale, ovvero a un prezzo di 21 € per una cedola fissa annua lorda del 4,50% pagata annualmente in via posticipata, offrendo un tasso di rendimento annuo lordo effettivo e scadenza del 4,50%. Alla scadenza, il Prospetto Obbligazionario verrà ristretto alla pari, ovvero al 100% del valore nominale. È inoltre prevista la facoltà per Intek Group SpA (Intek) di rimborsare anticipatamente, anche parzialmente, le Obbligazioni e di emettere titoli sostitutivi del secondo anno, secondo le modalità previste dal Prospetto Informativo. La presente offerta di Obbligazioni Intek Group SpA 2020-2025 è riservata ai possessori delle Obbligazioni Intek Group SpA 2015-2020 in circolazione. Il Prospetto Obbligazionario sarà approvato dal Consiglio di Amministrazione di Intek Group SpA il 12 febbraio 2020. L'offerta di Scambio è rivolta ai possessori delle Obbligazioni "Intek Group SpA 2015-2020" (Obbligazioni 2015) in circolazione (codice ISIN IT0005074577) ed è effettuata alla pari rispetto ai rispettivi valori nominali. Per aderire all'offerta di Scambio, rivolgersi alla tua banca o al tuo intermediario. Prima dell'adesione leggere il Documento d'Offerta. Per maggiori informazioni sull'offerta in sottoscrizione e sull'offerta di scambio è possibile consultare la documentazione sul sito www.itkgroup.it/operazionistraordinarie oppure contattare il Global Information Agent Georgeson tramite mail a offerte-intek@georgeson.com o chiamando il Numero Verde 800 123 793. In formato elettronico, per tutte le durata delle Offerte, presso la sede legale di Intek, in Milano, Foro Buonaparte n. 11, in formato elettronico, sul sito internet di Intek (www.itkgroup.it/operazionistraordinarie) tramite, quanto ai Documenti d'Offerta, presso l'intermediario incaricato dal Comitato di Amministrazione della Intek Group SpA, con sede legale in Milano, Via Turati n. 8. Si invita, in particolare, a prendere visione della documentazione e dei rischi sottintesi in obbligazioni.



Dalla Conferenza delle AdSP via a una nuova bozza di regolamento concessioni per i porti

Dopo la riunione dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale andata in scena pochi giorni fa a Roma presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la prima notizia emersa è che la Conferenza Nazionale delle Autorità di Sistema Portuale esiste e funziona come dovrebbe. Cosa che non avveniva durante il dicastero presieduto da Danilo Toninelli. All'ultimo meeting romano delle port authority erano diversi i temi all'ordine del giorno: fra questi la tassazione ai porti, il Regolamento concessioni, l'agenda digitale per il paese fino all'approvazione del Piano regolatore portuale di sistema degli scali di Spezia a Marina di Carrara. La novità forse più importante emersa dall'incontro, presieduta dal capo di Gabinetto e alla quale ha preso parte inizialmente anche la ministra Paola De Micheli, è che l'iter per arrivare a un regolamento delle concessioni portuali (previsto dalla legge n.84 del 1994 e mai applicato fino ad oggi) si è rimesso in moto anche se necessariamente si dovrà ripartire dal via. A proposito del regolamento concessioni è stato concordato un metodo e alcuni punti fermi. Lavoreremo insieme al Mit su questo. L'obiettivo è avere quanto prima una bozza da portare all'esame della Conferenza nazionale delle **AdSP** ha spiegato a SHIPPING ITALY Daniele Rossi, presidente di **Assoport** e della port authority di Ravenna. Si partirà dal testo della precedente bozza di regolamento che verrà aggiornata alla luce degli interventi e dei suggerimenti in materia formulati dall'Autorità di regolazione dei trasporti e da tarare sulle realtà portuali italiane. Una volta che la bozza sarà pronta verranno raccolte le riflessioni dei vari presidenti di **AdSP**, della Conferenza e del Ministero. Va ricordato che la precedente bozza era già passata al vaglio del Ministero dell'economia e delle finanze e del Consiglio di Stato finendo poi abbandonata in un cassetto. L'altro tema attuale discusso nell'ultima Conferenza delle **AdSP** è stata la procedura della Commissione Europea per sottoporre a tassazione l'attività economica svolta dalle port authority. E' stata concordata la strategia da seguire e ci si è trovati d'accordo sul fatto che sia necessaria una franca ma serena azione per dire a Bruxelles che il sistema dei porti italiani è differente dagli altri ha proseguito spiegando Rossi. C'è la disponibilità a instaurare un dialogo con la Commissione Europea ma rimaniamo convinti di questa diversità perché l'Italia si deve confrontare anche con il Nord Africa mentre gli scali del Nord Europa con nessuno. Il terzo argomento d'attualità affrontato nell'incontro romano è stato Uirnet, e più in generale l'agenda digitale per il Paese, declinato in materia portuale. Questo è un tema che il Ministero intende affrontare con decisione per arrivare a un chiarimento e alla definizione della Piattaforma Logistica Nazionale che dovrebbe già essere implementata e a regime su tutto il territorio nazionale ha ricordato il presidente di **Assoport**. In realtà, come denunciato pubblicamente da Spediporto e da Confetra Liguria recentemente, non sta funzionando come dovrebbe. Dove c'è funziona, il problema è che non è ovunque nei porti. Quindi i problemi sono legati al ritardo e all'aggiornamento del sistema ha concluso Rossi, precisando che il Mit vuole essere sicuro che quello che si sta facendo sia coerente con l'esigenze del mercato. La prossima riunione della Conferenza delle **AdSP** è in programma entro fine febbraio sempre a Roma. Nicola Capuzzo



Assoporti: basta con i ritardi sulle competenze

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



economia e geopolitica

Il futuro della Cina tra affari e cantieri messi a rischio dal coronavirus

Convegno a Udine con Zeno D'Agostino e padre Cervellera Il direttore di Asianews: «In gioco anche i diritti dell'uomo»

Marco TempoA causa del coronavirus in Cina le famiglie sono costrette dalle autorità a rimanere a casa. Può uscire ogni due giorni un solo membro del nucleo familiare per fare la spesa. Eppure anche in questa emergenza una delle poche attività che non si è mai fermata e quella dei funzionari del Ministero degli Affari Religiosi di Pechino che, in questi giorni, nel periodo del Capodanno cinese, si sono preoccupati di andare casa per casa a cancellare le scritte augurali con richiami alla fede che i cristiani cattolici e protestanti tradizionalmente scrivono all'esterno delle abitazioni durante la festa. «Anche in questo delicato momento il Partito Comunista non rinuncia a perseguire, pure in queste sciocchezze, la "sinizzazione" della religione e della cultura, ovvero a riportare sotto il suo controllo tutte le manifestazioni e iniziative dei cristiani e di altre culture»: così Padre Bernardo Cervellera, gesuita, direttore dell' Agenzia di informazione Asianews, che sarà a Udine per gli eventi di "Friuli Storia incontra", avvisa chi guarda alla Cina solo per fare affari senza tenere conto degli aspetti legati ai diritti dell'uomo. Cervellera parteciperà insieme a Zeno D'Agostino (presidente dell' **Autorità Portuale** del Mare Adriatico Orientale) all'incontro su "La Cina: opportunità o trappola? Implicazioni economiche e geopolitiche della nuova Via della Seta" che verrà introdotto dallo storico dell' Università di Udine Tommaso Piffer e in programma domani, giovedì 13, alle 18 nella sala della Fondazione Friuli di via Manin 15. «La crisi del coronavirus ci dice sostanzialmente due cose - ci dice padre Cervellera presentando i temi che verranno sviluppati nell'incontro - la prima è la fragilità del progetto "Belt and Road" (questa la denominazione internazionale della Via della Seta) perché i cantieri sono fermi a causa dell' assenza degli operai cinesi e lo saranno per diversi mesi, inoltre molti paesi interessati dal progetto, come Mongolia e Kazakistan, hanno limitato la circolazione di persone provenienti dalla Cina; in secondo luogo emerge che il Governo cinese ha taciuto sui rischi dell' epidemia dai primi di dicembre a fine gennaio, aggravando la situazione e arrestando diverse persone tra sanitari, docenti universitari e attivisti che avevano messo in guardia dai pericoli dell' epidemia. Ciò significa che esistono concezioni culturali molto diverse riguardo la libertà di informazione e di espressione, diversità che possono causare problemi anche sul versante dei progetti strettamente economici. La Cina è infatti ancora un paese dittatoriale dove chi sta al vertice è intoccabile e pagano solo le figure intermedie: così è accaduto anche in questa emergenza in cui Xi Jinping ha licenziato i funzionari regionali del Partito Comunista, mentre il sindaco di Wu Han ha dichiarato che lui non poteva dichiarare l' emergenza senza l' avallo del politburo di Pechino». Dal punto di vista di padre Cervellera una delle poche cose buone emerse da questa crisi è stata la preghiera per la Cina condivisa dai cristiani fedeli a Roma e da quelli della Chiesa nazionalista controllata dal Partito. C'è anche un altro aspetto che i paesi occidentali devono tenere in considerazione guardando alla Cina come partner commerciale ed è relativo ai debiti finanziari. Spiega Cervellera: «Diversi paesi sono indebitati con la Cina perché Pechino li ha spinti a realizzare le infrastrutture della Belt and Road Initiative finanziando i progetti, ma ora questi paesi non sono in grado di restituire il prestito e consegnano le opere nelle mani dei cinesi, ad esempio lo Sri Lanka dovuto dare in concessione per 99 anni il porto di Hambantota per



ottenere la cancellazione del debito.



Messaggero Veneto

Trieste

Stessa situazione si è creata in altri paesi asiatici, a Gibuti, in Africa e nel Montenegro in Europa». Persino nel porto greco del Pireo, ora in mano cinese, le cose non vanno per il meglio nonostante l'incremento dei traffici: i sindacati infatti denunciano precariato e sfruttamento dei lavoratori. Anche gli investimenti promessi dalla Cina per i progetti europei sono attualmente fermi: «Se e quando i progetti ripartiranno l'Italia, che ha firmato un memorandum con Pechino, dovrà stare attenta: gli altri paesi europei a differenza di Roma hanno messo i puntini sulle i chiedendo di definire bene gli appalti per i progetti infrastrutturali altrimenti succederà come in altri paesi dove i lavori sono stati affidati totalmente ad imprese cinesi, facendo restare a bocca asciutta gli operatori locali». ricorda il direttore di Asianews. --

Commissione Ue avvia aggiornamento delle reti TN-T

Bruxelles. I porti non devono essere considerati solo un centro di movimentazione o di attività industriali, ma anche porte europee nel Mediterraneo dotate di piattaforme logistiche interfacciate con le filiere produttive e distributive dal livello globale a quello locale. Una definizione semplice ma difficile da realizzare, soprattutto in questo inizio di secolo del 'digitale' e delle interconnessioni a tutto campo. In tutte le declinazioni strategiche della politica europea sui trasporti, non trattano semplicemente lo spostamento, di persone e merci, da un luogo all' altro; ma di reti sostenute e potenziate con i fondi dell' Unione europea, che contribuiscono alla crescita economica, alla sostenibilità e all' accesso ai servizi essenziali. Infatti, la Rete Transeuropea di trasporto (TEN-T) è la base per la movimentazione dei flussi di merci, e lo strumento che consente ai cittadini di spostarsi liberamente all' interno dell' Unione europea; è anche una politica strategica che unisce la parte occidentale e orientale dell' UE e disegna il futuro spazio unico europeo dei trasporti. La Rete (TEN-T), dunque, favorisce l' integrazione dei Paesi europei, in vista di un mercato unico più vasto e sostiene una politica per la decarbonizzazione dei trasporti e un ruolo attivo dell' UE nella lotta globale ai cambiamenti climatici. Ora dei nove corridoi 'core' che costituiscono l' asse portante della Trans European Network - Transport, definita dal Regolamento Europeo 1315/2013, quattro interessano l' Italia, attraversandola da nord a sud e da ovest a est: il Baltico - Adriatico, lo Scandinavo-Mediterraneo, il Reno - Alpi, il Mediterraneo. Detto Regolamento ha stabilito gli orientamenti di sviluppo secondo una struttura a 'doppio strato': una rete centrale (core), di maggior rilevanza strategica per il mercato interno Ue, da completare entro il 2030, e una rete globale (comprehensive) da completare entro il 2050. In questi ultimi giorni, la Commissione Ue ha comunicato che ha preso il via un aggiornamento sui principali temi in corso di sviluppo nell' ambito delle Reti di Trasporto Trans europee (TEN-T). Entro il 31 dicembre 2023, la Commissione dovrà fare un riesame dell' attuazione della rete centrale, valutando: l' osservanza delle disposizioni Ten-T, i progressi nell' attuazione, i cambiamenti nei flussi di trasporto di passeggeri e merci, gli sviluppi negli investimenti delle infrastrutture di trasporto nazionali e le necessità di modifiche. In tale scenario, la Commissione ha affidato a un team di valutatori indipendenti il compito di elaborare una valutazione sull' implementazione del Regolamento (Ue) n. 1315/2013. Sulla base dei risultati e delle conclusioni di tale attività, la Commissione intende dare avvio nella seconda metà del 2020 ai primi passi per la revisione del Regolamento (Ue) n. 1315/2013. Lo studio prevede una fase di raccolta dati, tra gennaio e luglio 2020, che ha avuto avvio con la pubblicazione di un questionario on line rivolto agli stakeholder rilevanti, sia pubblici che privati. Occasione per i porti italiani da non sottovalutare. Le AdSP dei mari meridionali del Mediterraneo dovrebbero farsi carico di politiche volte a colmare i ritardi infrastrutturali rispetto al nord dell' Europa, valorizzando le eccellenze già presenti permettendo così un' accelerazione dell' economia del Mezzogiorno che aiuterebbe l' intera Italia. Positivo è stato l' impegno dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale realizzando una piena integrazione fra Corridoio Mediterraneo e Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T. La scorsa settimana, il Gruppo SMET (operatore logistico) ha attivato un' offerta intermodale per collegare il Piemonte con Verona e, proseguendo, con Bari, trasportando su treno i propri semirimorchi gruabili P400. Da Bari è possibile, in accordo con Grimaldi Lines, portare i semirimorchi fino in Grecia, con un concetto trimodale strada-ferro-mare integrato, secondo in Italia dopo l' applicazione operativa nel porto di





Il Nautilus

Trieste

riservata.

I canali navigabili si interrano: protesta a Venezia

I portuali sfileranno giovedì su una chiatta «Situazione drammatica»

CHIOGGIA Preoccupati a causa dell' interramento dei canali navigabili, gli operatori portuali di Chioggia sfileranno giovedì a Venezia a bordo di una chiatta e di altre imbarcazioni. Ideata da Assoagenti Veneto, la manifestazione ha ottenuto l' appoggio di tutte le sigle cui fanno capo gli imprenditori marittimi locali e di Confindustria. Significativa, l' adesione dell' Autorità di Sistema Portuale. Il Comitato per il rilancio del **porto** attacca duramente le autorità governative, sinora rivelatesi incapaci di fissare un protocollo preciso per lo smaltimento dei fanghi e delle sabbie provenienti dai dragaggi. Il colmo consiste nel fatto che il finanziamento per i dragaggi è disponibile ormai da parecchi mesi. Gli operatori sono esasperati a causa del progressivo crollo dei traffici, conseguente alla riduzione dei pescaggi. Ormai, anche le navi di stazza medio-piccola non riescono più a raggiungere le banchine senza correre il rischio di finire in secca. L' ultimo incidente risale all' estate scorsa. La protesta è condivisa anche dai sindacati dei lavoratori portuali i cui rappresentanti, nel dicembre scorso, avevano inutilmente manifestato le proprie preoccupazioni alla Commissione di salvaguardia. Nulla di fatto nemmeno nel corso dell' ultima riunione del Comitato.

RIPETUTI ARENAMENTI «Il problema commenta il portavoce del Comitato per il rilancio del **porto** Alfredo Calascibetta accomuna Val da Rio a Marghera. A Chioggia, però, la situazione è drammatica. Mentre, a causa delle secche, Venezia deve rinunciare alle grandi navi, Val da Rio corre addirittura il rischio di chiudere. I ripetuti arenamenti hanno già indotto numerosi armatori a cancellare lo scalo dai propri porti di riferimento». Gli operatori ritengono che buona parte dei fanghi potrebbe essere scaricata, seppur in via provvisoria, all' Isola delle Trezze, già adibita a discarica una trentina d' anni fa. Per le sabbie prelevate dai canali navigabili della laguna meridionale (sedimenti non pericolosi) potrebbero, invece essere indicati altri luoghi sinora inutilizzati. Ad esempio, la penisola incolta vicina a Brondolo, assai bassa rispetto al medio mare il cui piano di campagna potrebbe essere innalzato proprio con il materiale prelevato dai fondali. Roberto Perini.



Pompe, valvole, barriere Un piano da 30 milioni per salvare San Marco

Oltre il Mose: presentati i dieci interventi chiave per proteggere la piazza Rizzo (Kostruttiva): «Ora la città spera». Ambientalisti tutti d' accordo

Alberto Zorzi

VENEZIA Qualcuno la chiama il «salotto» di Venezia, ma quella maxi-guaina impermeabilizzante, come se fosse il piano terra di un' abitazione qualunque, non era passata. L' aveva studiata vent' anni fa il Consorzio Venezia Nuova, quando c' era Giovanni Mazzacurati e il Mose doveva ancora emettere i primi vagiti: costava 100 miliardi di lire e prevedeva un intervento pesantissimo, dovendo togliere quasi tutti i 100 mila masegni della piazza. Ora invece per tenere all' asciutto San Marco si punta su un metodo «soft», con una decina di interventi integrati tra loro, che - e già questo a Venezia è un miracolo - mettono d' accordo anche il fronte ambientalista, presente in massa ieri alle sale monumentali della Biblioteca Marciana per la presentazione del progetto firmato dalle aziende Kostruttiva (tramite la consorziata Mate) e Thetis. Un progetto che dovrebbe mettere fine - non prima di tre anni, però, e con un investimento di 30 milioni - al «paradosso del Mose», se davvero dall' autunno potrà essere sollevato per difendere Venezia dall' acqua alta: ovvero quattro schiere di dighe costate 5 miliardi e mezzo di euro alle bocche di **porto** e piazza San Marco ancora sott' acqua, con i danni del sale all' inestimabile patrimonio monumentale, a partire dalla Basilica. Il Mose infatti è tarato per alzarsi quando l' acqua sale a 110 centimetri sopra il medio mare, ma piazza San Marco inizia ad allagarsi a quote ben più basse: a 65 centimetri addirittura nel nartece (cioè l' atrio) della Basilica, a 71 in piazza, al 20 per cento a quota 81 e per metà a 89. Perché l' acqua - come hanno spiegato ieri Raffaele Gerometta e Lino Pollastri di Mate - entra non solo scavalcando la riva del bacino di San Marco, stabilita a quota 110 proprio in relazione al Mose; non solo (in minima parte, in realtà) attraverso le infiltrazioni dai marginamenti e dal sottosuolo; ma soprattutto risalendo quel sistema di cunicoli (detti «gatoli» in veneziano) costruiti proprio per il motivo opposto, cioè scaricare in laguna l' acqua delle piogge. E proprio da lì è partito il pool di architetti e ingegneri, che ha lavorato sulla falsariga del progetto del nartece della Basilica. Il «cuore» dell' intervento sarà proprio il restauro dei «gatoli», che verranno puliti e impermeabilizzati, sollevando 9-10 mila masegni, un decimo del totale: alcuni poi saranno chiusi definitivamente, in altri saranno installate delle valvole (quattro in tutto) per impedire la risalita. Non è tutto però. Per evitare l' allagamento durante le piogge sarà creato un sistema di sollevamento con sette pompe che porteranno via l' acqua a ritmo di 700 litri al secondo: l' impianto sarà posizionato sotto un pontile del Bacino, per ridurre al minimo l' impatto paesaggistico e per agevolare la manutenzione, senza dover alzare quei masegni che stanno invece rendendo complessa quella del nartece. Per proteggere la riva del molo di San Marco, verranno poi installati una struttura frangionde, poi una pedana in legno con un rialzo di circa mezzo metro nella parte più bassa e delle piccole paratie d' acciaio di 40 centimetri removibili: in caso di forte vento, altrimenti, l' onda rischierebbe di sormontare la sponda. Saranno poi ricalibrate le pavimentazioni di alcune calli (non troppo, perché ci sono le entrate dei negozi), rialzate le porte d' acqua e creata una barriera in acciaio rivestito in simil-pietra alta 30 centimetri sul lato di Palazzo Ducale. Questo dice il progetto definitivo, consegnato lo scorso 15 gennaio al Consorzio Venezia Nuova, che un anno e mezzo fa aveva incaricato Kostruttiva e Thetis su spinta dell' allora provveditore Roberto Linetti. Ora gli enti, compresa la Soprintendenza, dovranno vagliarlo, per poi andare





Corriere del Veneto

Venezia

«Dopo l'"acqua granda" del 12 novembre vogliamo dare un messaggio di speranza alla città - dice il presidente di Kostruttiva Devis Rizzo - In questi mesi abbiamo lavorato senza clamori: per noi è stato un grande onore, ma anche una grande responsabilità lavorare sulla piazza più famosa del mondo». Questo inciderà anche sui tempi dei cantieri, che dovranno avanzare con micro-lotti per dare meno fastidio possibile a negozi e locali, a residenti e turisti. Dal momento in cui ci sarà il via burocratico, serviranno comunque un paio d'anni di lavori, anche perché per due mesi almeno i cantieri vanno fermati, tra Carnevale e Capodanno, Redentore e feste varie, comprese le lauree in piazza di Ca' Foscari. Rizzo invece non si sbilancia sui finanziamenti. «La sicurezza della città non la dà solo il Mose e questo è un esempio», è il suo messaggio. «Alla fine lasceremo la piazza come l'abbiamo trovata», assicura Gerometta. Alla base c'è infatti un'accurata analisi della piazza, con i sofisticati georadar e laserscanner e l'utilizzo di software di modellistica per le immagini in 3D. Ma quando si dovrà scavare, vista la delicatezza, si tornerà all'antico: con le mani.

«Squadre e un ponte radio per sollevare il Mose I test? Cerchiamo i soldi»

Spitz alla Camera. Pellicani: legge speciale, torni il Magistrato

A. Zo.

VENEZIA «Entro maggio saranno formate le nuove squadre e saranno concluse tutte le opere delle gallerie principali, tra cui i compressori. Mancherà la control room, ma le quattro squadre saranno coordinate con un ponte radio». Il super-commissario del **Mose** Elisabetta Spitz risponde con piglio deciso alla raffica di domande della commissione Ambiente della Camera, che ieri ha iniziato le audizioni sul progetto di legge speciale per Venezia di Nicola Pellicani (Pd). E ribadisce che da giugno ci saranno le condizioni per sollevare le dighe tutte assieme, seppur con qualche sforzo organizzativo e senza - per esempio - quelle gallerie secondarie per i casi di guasto. «Mi sono insediata due mesi fa e ho lavorato subito a un cronoprogramma per intercettare dal prossimo autunno le acque alte di emergenza», spiega lei, nominata pochi giorni dopo il tragico 12 novembre. Il lavoro va avanti, anche se resta qualche dubbio sui finanziamenti. «Per poter consentire l'attivazione delle quattro barriere ho fatto una verifica puntuale sulle risorse e non sono ancora del tutto disponibili», deve ammettere. Anche se poco prima il provveditore reggente Cinzia Zincone aveva promesso che i soldi sarebbero arrivati dalle casse pubbliche, dopo le recenti schermaglie con i commissari del Consorzio Venezia Nuova su chi dovesse pagare: «Anticiperemo tutto ciò che serve a mettere in funzione l'opera, salvo poi verificare a chi spettino i costi». Spitz e Zincone hanno ammesso i rallentamenti di questi anni: è saltata la scadenza di fine 2018 per la fine dei cantieri, che avrebbero dovuto dare il via ai tre anni di avviamento. «Ma ora stiamo recuperando», ha detto il provveditore. Spitz ha spiegato che i test in corso sono già «avviamento» e che i dati saranno utilissimi per il collaudo. «Abbiamo inoltre avviato degli studi per valutare l'effetto di chiusure parziali delle bocche in alcune circostanze particolari di marea e vento», ha aggiunto, spiegando che per esempio Chioggia potrebbe essere chiusa a metà per far passare i pescherecci. Quanto alla manutenzione, ha ribadito che si sta studiando un modo per ridurre i costi, ora previsti di 80-100 milioni l'anno. Pellicani e il collega Renato Brunetta (Forza Italia) hanno auspicato il ritorno del Magistrato alle Acque. «E' stato un errore abolirlo nel 2014», ha detto il primo. «Fu un esempio della sensibilità ambientalista ante litteram dei veneziani», ha aggiunto il secondo. Zincone si è detta più che d'accordo: «La laguna è un unicum e le competenze non vanno spezzettate - ha detto - la storia le aveva attribuite al Magistrato, anche se poi è giusto coinvolgere anche gli altri enti». Il provveditore ha auspicato anche una sorta di «Comitatone locale»: «Quello di Roma è troppo lontano dal territorio». Spitz ha invece chiarito il suo punto di vista sulla governance: «I tre commissari del Cvn sono gli esecutori e devono concludere l'opera - ha detto - poi per me il 31 dicembre 2021, con la consegna, il loro ruolo si conclude, come in tutti gli appalti pubblici. Il Provveditorato ha compiti più ampi, io devo invece fare il rodaggio al **Mose**». E per il futuro? «Abbiamo 18 mesi per discutere, ma poi dev' esserci un soggetto chiaro che fa clic, senza troppe sovrastrutture - ha concluso - E dev' essere pubblico, perché le esperienze di affidamento a privati di opere "fredde", che non creano ricavi, non ha mai funzionato»



Spitz: «Mose, non abbiamo i soldi necessari per i test»

L' AUDIZIONE VENEZIA Ha raccontato del «grande sforzo organizzativo fatto» per accelerare i lavori del **Mose**, in modo da poter alzare le dighe mobili, in casi di emergenza, già da giugno. Ma ha ammesso anche che le risorse per i test di sollevamento in corso - costosi, ma fondamentali per la messa in funzione del sistema - «ad oggi, febbraio, non sono del tutto disponibili». Ha sottolineato come «il ruolo del Consorzio Venezia Nuova si concluderà con il 31 dicembre 2021, data di consegna dell' opera». E ha ricordato come in questi diciotto mesi bisognerà «decidere chi farà il clic», chi cioè dovrà stabilire quando e come far entrare in funzione il sistema di paratoie. Ieri, in commissione ambiente della Camera, è stato il giorno della commissaria straordinaria per il **Mose**, Elisabetta Spitz, che ha parlato a tutto campo. La prima di una serie di audizioni sulla salvaguardia di Venezia e sulla proposta di nuova Legge speciale presentata dal deputato dem Nicola Pellicani. LE COMPETENZE Prima della commissaria, la commissione ha ascoltato anche la provveditrice vicaria alle Opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone, che ha sostenuto la necessità di non dividere le competenze su un unicum come la laguna e di ricostituire il Magistrato alle acque. Zincone ha ribadito che l' opera è al 93% della spesa, che è una percentuale da prendere con le molle. «L' opera è enorme, manca ancora tanto. La gran parte degli impianti sarà terminata ad ottobre, novembre, invece che a giugno». Più ottimista Spitz sulla stessa percentuale: «Ci sono da pagare lavori non ancora conclusi per 500 milioni. Ecco il 93%. Ma l' opera è tutta lì, non mancano cose sostanziali». Ad entrambe Pellicani ha chiesto chiarimenti sui ritardi di pagamenti alle imprese che ora minacciano di bloccare i lavori a fine mese. Spitz ha glissato, Zincone si è limitata a dire che i «ritardi non dipendono dal Provveditorato, che ha concesso anticipazioni con generosità. Ci sono regole e meccanismi che l' amministrazione deve rispettare. La nomina della commissaria ci sta aiutando molto, cercheremo di sperimentare altre vie». Spitz ha fatto, invece, il punto sul lavoro fatto in questi mesi per arrivare ad alzare le paratoie in emergenza. Ha spiegato che, non essendo ancora pronta la control room che governerà il sistema, in questa prima fase «le operazioni saranno coordinate da una sorta di ponte radio che sarà allestito nei prossimi due mesi». Ha spiegato che è stato avviato uno studio sulla possibilità di alzare solo parte delle paratoie, per mitigare le acqua alte, senza intralciare troppo il porto. È stato chiesto quanto costerà la manutenzione. Zincone ha citato i 100 milioni all' anno di cui si parla da tempo. «Più una stima di scuola che effettiva. Faremo studi puntuali» ha precisato Spitz, anche per decidere dove fare queste attività: all' Arsenale o in zona industriale. Intanto la commissaria ha chiesto al Consorzio Venezia Nuova di ridurre le aree di cantiere dove non necessarie, in particolare a Cavallino. «Danno una brutta impressione ai territori». In chiusura di audizione, Pellicani ha chiesto di conoscere l' entità delle consulenze attivate dai commissari del Cvn. Richiesta a cui si è associato anche il deputato di Fi, Renato Brunetta. «Mi impegno ad attivarmi, se è nelle mie competenze» ha assicurato Spitz. R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose, cresta di milioni di euro sui costi dei cassoni di Chioggia

LO SCANDALO VENEZIA Ancora un rinvio per il processo relativo alla cosiddetta inchiesta **Mose** 6, che vede sotto accusa sei tra imprenditori e manager ai quali il procuratore aggiunto di Venezia, Stefano Ancilotto, contesta una serie di irregolarità fiscali relative ad una cresta milionaria sulle forniture di cassoni del **Mose**, da installare alla bocca di porto di Chioggia, avvenute tra il 2010 e il 2015. La difesa ha chiesto il differimento dell'udienza in attesa di sapere se e quanto le aziende potranno pagare all'Agenzia delle entrate per regolarizzare la posizione sul fronte fiscale e, soprattutto, se il versamento delle somme stabilite possa far cadere il procedimento penale a loro carico. Se ne riparlerà il prossimo 12 maggio. Tra gli imputati figurano il trevigiano Pio Savioli, 72 anni, chiamato in causa in qualità di consigliere della Clodia scarl, il romano Stefano Tomarelli, 71 anni presidente della stessa società e Antonio Picca, 60 anni, di Pescara, rappresentante legale della Clodia scarl. E ancora Sandro Zerbin, 55 anni, di Campolongo, chiamato in causa in qualità di presidente della Mose6 Chioggia scarl e della cooperativa Clea; Franco Morbiolo, 64 anni, di Cona, presidente del Consorzio Coveco e il romano Duccio Astaldi, 55 anni, rappresentante legale della società Condotte. LE IMPUTAZIONI Nei venti capi d'imputazione formulati dalla Procura di Venezia vengono contestate una lunga serie di fatture per operazioni ritenute inesistenti, per un ammontare complessivo di svariati milioni di euro al fine di far figurare costi superiori al reale. Attraverso questi meccanismi illeciti, secondo gli inquirenti sarebbero state evase ingenti somme di denaro, sia ai fini Iva che di imposte dirette, garantendo ingenti guadagni alle società coinvolte nei lavori per la realizzazione del sistema di protezione di Venezia dal fenomeno dell'acqua alta. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Mose, le fatture false a rischio estinzione grazie a una norma della Finanziaria 2020

Roberta De Rossi La nuova Finanziaria 2020 fa cadere l' accusa penale nel caso di evasori che abbiano saldato i propri conti con l' Erario (con tanto di sanzioni, ovviamente) se l' evasione è stata messa a segno con false fatture come quelle che a decine hanno alimentato i fondi neri del **Mose**? È per chiarire questo interrogativo sollevato dalle difese - legato alla recentissima manovra del governo, non ancora pienamente conosciuta in tutte le sue parti - che ieri il giudice Gilberto Stigliano Messuti ha rinviato al 12 maggio l' udienza "**Mose** 6", uno dei tanti procedimenti "figliati" dall' inchiesta madre sulle Tangenti **Mose**. In aula, i vertici delle società che hanno realizzato otto cassoni del **Mose** per la bocca di porto di Chioggia - sei di soglia e due di spalla - accusati in questo caso di evasione fiscale, per aver emesso false fatture, sovradimensionate rispetto alle spese reali. Sono i soldi rimborsati a pie' di lista con fondi pubblici per la realizzazione dei cassoni del **Mose**, la cui differenza - rispetto a spesa reale - serviva ad alimentare i fondi neri per tangenti e donazioni pagate dal Consorzio Venezia Nuova dell' era Mazzacurati. Chiuso il capitolo tangenti con condanne e patteggiamenti, resta ora ancora aperto quello fiscale, perché l' ammontare complessivo delle false fatturazioni è stato anche detratto dalle imposte delle singole società, come spese per l' acquisto di merce: costi però sovradimensionati, che quindi - secondo l' accusa mossa dal procuratore aggiunto Stefano Ancilotto - hanno così procurato ai titolari delle ditte un indebito vantaggio fiscale. Evasione fiscale. Soldi sottratti all' Erario per oltre 4 milioni di euro, secondo le contestazioni. Una vera e propria cresta sui cassoni del **Mose**. Ieri, però, gli avvocati della difesa hanno sollevato una questione, chiedendo al giudice di valutare se nelle pieghe della finanziaria 2020 - che inasprisce le pene per i reati fiscali - sia stata al contempo estesa l' estinzione del reato penale anche all' evasione con false fatturazioni , nel caso in cui le pendenze con l' Erario siano state sanate e il Fisco pubblico abbia avuto tutti i soldi dovuti, con relative sanzioni. Seppur in ritardo e dopo essere stati scoperti dalle inchieste. In questi mesi, le parti faranno i loro accertamenti. Sotto indagine per questo filone dell' inchiesta **Mose** sono, a vario titolo: Sandro Zerbin, presidente della **Mose** 6 Chioggia e della Clea (avvocata Stefania Pittarello), Franco Morbiolo e Pio Savioli di Coveco (avvocato Massimo Benozzati), Stefano Tomarelli per Clodia Scarl (avvocato Claudio Coratella), Duccio Astaldi per Condotte e Antonio Picca per Clodia (avvocato Luca Marafioti). --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la denuncia dei tecnici

«Sabbia e detriti quando si sollevano le paratoie»

«Le paratoie sono state progettate in modo che quando vengono sollevate aumenta il deposito dei sedimenti». Un nuovo problema potrebbe interessare la manutenzione del **Mose**. Lo ha sollevato nel corso del convegno di sabato all' Ateneo Veneto il professor Enrico Foti, docente all' Università di Catania e già consulente del Consorzio Venezia Nuova. Durante le manovre di sollevamento, ha rivelato l' ingegnere, la quantità di sedimenti depositati aumenta. Un tema con cui si deve fare i conti. Perché proprio il deposito delle sabbie sopra le paratoie nella barriera di Treporti ne aveva provocato il mancato utilizzo dopo le prime prove di sollevamento del 2017. Notevole il costo per la pulizia dei fondali e degli alloggiamenti. Dove le paratoie non erano rientrate. Il Consorzio ha affidato uno studio per capire di che entità debba essere questa manutenzione. Il deposito di sabbia e sedimenti è particolarmente massiccio nella bocca di Lido, in particolare a Punta Sabbioni. Del resto il toponimo testimonia di storici insabbiamenti per via delle correnti in quel tratto di mare. Problemi che adesso dovranno essere affrontati. Intanto si programmano i nuovi sollevamenti. Il prossimo dovrebbe essere il 17 febbraio. Ma il mancato pagamento delle imprese e le polemiche sollevate lo mettono in dubbio. «Se non ci pagano i lavori fatti e non ci danno garanzie per il futuro bloccheremo i lavori», avevano scritto le piccole imprese del Consorzio alla commissaria Spitz, ai commissari del Consorzio e al provveditore Zincone. Non hanno mai avuto risposta. --A.V.

The image shows a newspaper page with several articles. The most prominent one is titled "Mose, le fatture false a rischio estinzione grazie a una norma della Finanziaria 2020". To its right is a photograph of the yellow Mose flood barriers in the water. Below the main article, there are smaller sections: "COPRI E DATI 2021" with a table of numbers, and "Torna il Magistrato alle Acque La nuova proposta di legge" which includes a small portrait of a man. The page is from "L'Espresso" and is dated February 12, 2020.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ieri via all' iter con l' audizione di Elisabetta Spitz

Torna il Magistrato alle Acque La nuova proposta di legge

Riportare in vita il Magistrato alle Acque. E rinforzare la sua struttura tecnica, che dovrà avere importanti responsabilità sulla gestione e la manutenzione del **Mose**. È la novità più importante contenuta nella nuova Proposta di Legge Speciale depositata alla Camera dal deputato pd Nicola Pellicani. Ieri l' iter è stato avviato con l' audizione della commissaria Elisabetta Spitz e del provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Entrambe hanno confermato davanti ai deputati della commissione Ambiente che il cronoprogramma della grande opera resta immutato. Sarà cioè pronta e collaudata entro il 31 dicembre del 2021. «Entro giugno del 2020», ha assicurato Spitz, le quattro schiere di paratoie saranno pronte a essere sollevate in caso di emergenza. Sarà allestito un ponte radio con cui le squadre di emergenza alle bocche potranno comunicare tra loro». Spitz ha ribadito che «i soldi del **Mose** ci sono». Perché allora, come denunciano le piccole imprese del Consorzio, «i lavori già fatti non vengono pagati?» «Non è responsabilità nostra», ha detto Zincone, «ma delle procedure». Zincone ha ammesso l' esistenza di molte criticità che riguardano il **Mose**. «La corrosione esiste, l' ho vista con i miei occhi. Anche se non influirà sul funzionamento del sistema ma sulla sua durata. Risolta e riparata la criticità del jack-up, la nave per togliere le paratoie costata ben 53 milioni di euro. Infine la manutenzione. Più difficile del previsto, costerà almeno 100 milioni l' anno». «Quella notte il **Mose** non si poteva alzare, sarebbe stato pericoloso» Quanto allo stato di avanzamento dei lavori del **Mose**, la «solita» cifra del 93 per cento è stata in parte smentita. «Bisogna vedere cosa si considera», ha detto Zincone, «nel prezzo chiuso, 5493 milioni di euro, non c' è solo il **Mose** ma anche i lavori del Piano Europa, per l' impatto ambientale dopo la procedura di infrazione europea. E poi lavori compensativi, l' inserimento architettonico». Infine, i costi dell' avviamento, che non si sa a chi vanno messi in conto. Si è parlato anche della nuova governance in vista dello scioglimento del Consorzio dopo il 2021. «Dovrà decidere il Parlamento», ha detto Pellicani. --A.V.

FRONTOPIANO
I problemi della laguna

Mose, le fatture false a rischio estinzione grazie a una norma della Finanziaria 2020

Un tavolo di maggio del 2019 a Bologna. Il presidente del Consorzio per salvare la propria che esige il fatto che tutti i lavori...

ANNO	VALORE (MILIARDI DI EURO)
2021	5,5
2014	78

OPREVEVISI
L'opera sarà completata entro il 31 dicembre 2021. La spesa totale è di 5,5 miliardi di euro.

LA NUOVA PROPOSTA DI LEGGE
La nuova proposta di legge depositata dal deputato pd Nicola Pellicani...

Torna il Magistrato alle Acque La nuova proposta di legge

CHI SONO
Elisabetta Spitz, commissaria del Consorzio. Cinzia Zincone, provveditore alle Opere pubbliche.

Il Mose torna alla Camera con un' audizione

La provveditrice Zincone ha confermato che l' opera è al 93% della realizzazione, che sarà operativa a giugno e completa a fine 2021

La provveditrice vicaria Cinzia Zincone ha partecipato, oggi, alla commissione Ambiente della Camera per una audizione nell' ambito dell' iter di modifica della legge speciale per Venezia. Zincone ha confermato la tempistica già nota: il Mose è «al 93% di realizzazione», ha detto, anche se «negli ultimi anni certamente ha subito rallentamenti», ma «in questo periodo ha avuto una decisa accelerazione che ci porterà a poter alzare tutte barriere a partire da giugno di quest' anno». Il «sistema è interamente finanziato e l' opera sarà completata nel 2021», ha aggiunto. Il Mose «doveva essere pronto a dicembre 2018, stiamo cercando di recuperare questo ritardo», tenendo presente che servirà poi «un periodo necessario per il raccordo con tutti gli altri enti, l' Autorità portuale, la capitaneria di **porto**, i soccorsi, tutti gli enti che devono entrare nei protocolli e nelle procedure». Zincone, assieme alla commissaria Elisabetta Spitz, nei giorni scorsi ha assicurato l' impegno dello Stato a intercedere negli istituti bancari per fornire le garanzie che, come ribadito dal presidente dell' associazione costruttori edili di Venezia, Giovanni Salmistrari, sono mancate alle ditte che lavorano per il Consorzio Venezia nuova, per farsi pagare i lavori.

VENEZIA TODAY Cronaca

Cronaca

Il Mose torna alla Camera con un' audizione

La provveditrice Zincone ha confermato che l'opera è al 93% della realizzazione, che sarà operativa a giugno e completa a fine 2021

La redazione
11 febbraio 2020 17:16

I più letti di oggi

- 1. **Requisitoria a 205 milioni. Audi** chiesta da 12 gli imputati nella indagine con 257 mila e 800 euro
- 2. **Giudice ammonisce all'ordine**, 10 milioni e 500 mila, imputati per 27 milioni di euro
- 3. **Trovanco altri 20 imputati** di reato a 200 mila euro di pena. Sono 7 i capi e 10 i giudicati
- 4. **Chiarimenti per i ricorsi** per i ricorsi alla Cassazione da 100 milioni

Per la 4a Edizione
"Chiamata Business Camp" Quarta Edizione

APRILE IMPREVEDIBILE

Il sistema è interamente finanziato e l'opera sarà completa nel 2021, ha aggiunto. Il Mose «doveva essere pronto a dicembre 2018, stiamo cercando di recuperare questo ritardo», tenendo presente che servirà poi «un periodo necessario per il raccordo con tutti gli altri enti, l' Autorità portuale, la capitaneria di porto, i soccorsi, tutti gli enti che devono entrare nei protocolli e nelle procedure».

Zincone, assieme alla commissaria Elisabetta Spitz, nei giorni scorsi ha assicurato l' impegno dello Stato a intercedere negli istituti bancari per fornire le garanzie che, come ribadito dal presidente dell' associazione costruttori edili di Venezia, Giovanni Salmistrari, sono mancate alle ditte che lavorano per il Consorzio Venezia nuova, per farsi pagare i lavori.

Cruise 2030 s' incontra a Palma di Maiorca

PALMA DI MAIORCA Si è riunito a Palma di Maiorca, nella sede dell'**Autorità Portuale** delle Baleari, il gruppo di lavoro Cruise 2030 comprendente delegazioni di otto 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 otto 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: 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. La decisione di posporre temporaneamente l'entrata di nuovi porti nel gruppo di lavoro Cruise 2030. 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. 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 e sarà ospitato e organizzato dal porto di Cannes.



Il Sole 24 Ore

Savona, Vado

APPRODATA IN BANCHINA LA PORTACONTAINER MAERSK KOTKA

Operativo il nuovo terminal di Vado

Diventa operativo il nuovo terminal container di Vado Gateway (Savona), la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni gestita da Apm Terminals Vado Ligure, società del gruppo danese Apm Terminals, tra i principali operatori terminalistici al mondo. A Vado è approdata ieri la M/V Maersk Kotka (portacontainer con una capacità di oltre 6.400 Teu, nella foto), prima delle sette navi della linea marittima ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India. Dopo il servizio ME2 è previsto per l'inizio di marzo l'arrivo anche del servizio MMX, la seconda linea marittima di Maersk che collega il Mediterraneo col Canada.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

È operativo il terminal portuale di Vado Ligure

È diventato operativo il nuovo terminal contenitori di Vado Ligure (Savone). Ieri mattina è approdata la prima nave: si tratta della Maersk Kotka, prima delle sette unità della linea marittima ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India. Il nuovo terminal contenitori di Vado Ligure, che è stato realizzato con un investimento di 450 milioni di euro e inaugurato il 12 dicembre 2019, è la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni. Entro la fine del 2020 dovrebbe dare lavoro a circa 300 persone. Può accogliere anche le grandi navi di ultima generazione e, a regime, sarà in grado di movimentare circa 900 mila teu all' anno. La nave Kotka, partita dal porto di Tangeri (Marocco), è giunta a Vado dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Fos Sur Mer/Marsiglia, e proseguirà il proprio viaggio verso Egitto, Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi fino ad Abu Dhabi. I container scaricati a Vado raggiungeranno, tra gli altri, gli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. -

The image shows a page from the newspaper 'ECONOMIA&MARRITTIMO'. The main headline reads 'Air Italy, un fallimento choc A terra aerei e 1.500 lavoratori'. Below the headline, there is a photograph of an Air Italy airplane in flight. To the right of the main article, there are several smaller news items, including one titled 'Turkcell, iniziato l'assemblaggio della nuova nave Costa' and another 'Borse: la Borsa italiana chiude in rialzo'. The page layout includes columns of text, images, and small sub-headlines.

vado ligure

Piattaforma Maersk ieri ha attraccato la prima maxi nave

E' arrivata in banchina ieri, a Vado Gateway, la nave M/V Maersk Kotka, prima di 7 navi del servizio ME 2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India. Previsto invece per l' inizio di marzo l' avvio del servizio MMX di Maersk che collega il Mediterraneo con il Canada. La piattaforma vadese entra così in piena operatività. La Maersk Kotka è una portacontainer con una capacità di 6.400 TEU. Partita dal **porto** di Tangeri in Marocco, è giunta a Vado Gateway dopo gli scali ad Algeciras, Valencia, Fos Sur Mer/Marsiglia e proseguirà il proprio viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Insieme alle altre sei navi della linea, tutte portacontainer della capacità compresa tra i 7 e gli 8 mila Teu, la Maersk Kotka garantirà il collegamento del Medio Oriente e India con Vado Gateway una volta a settimana. terminate le operazioni di sbarco, una parte dei contenitori sarà affidata alle compagnie di trasporto che preventivamente avranno preso un appuntamento con i varchi del terminal attraverso il nuovo sistema «Truck Appointment System». L' altra parte di container sarà invece caricata sui treni che collegano Vado agli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. Altrettanto importante l' attività di export che usufruisce di questo collegamento con container in arrivo da tutto il Nord Italia sia via strada, sia via ferrovia. Anche le 5 navi del servizio MMX con il Canada da circa 2.500 Teu ciascuna scaleranno a Vado una volta a settimana. «Siamo finalmente operativi - ha affermato l' amministratore delegato di Apm Terminals Paolo Cornetto. Poter servire i nostri clienti dopo anni di difficoltà ci appare un sogno. Faremo il necessario per rendere Vado Gateway sinonimo di efficienza e attenzione al cliente». a.am. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Informare

Savona, Vado

Al nuovo container terminal Vado Gateway è approdata la prima nave

È la prima di sette portacontainer del servizio ME2 di Maersk Line che collega Mediterraneo con Medio Oriente e India Oggi al **Vado Gateway**, il nuovo container terminal gestito dalla APM Terminals **Vado** Ligure del gruppo danese APM Terminals nel **porto** di **Vado** Ligure che è stato inaugurato alla fine dello scorso anno (del 12 dicembre 2019), è approdata la prima nave. Si tratta della portacontenitori Maersk Kotka che ha una capacità di oltre 6.400 teu ed è la prima di sette navi impiegate nel servizio ME2 di Maersk Line che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India. La nave è partita dal **porto** marocchino di Tanger Med ed è giunta a **Vado Gateway** dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Marsiglia Fos, e proseguirà il proprio viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi Uniti, fino ad Abu Dhabi. Una parte dei container sbarcati a **Vado** dalla Maersk Kotka sarà affidata agli autotrasportatori che preventivamente avranno preso prenotato il loro ritiro attraverso il nuovo sistema denominato "Truck Appointment System", mentre gli altri saranno caricati sui treni che collegano **Vado** Ligure agli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. Dopo il servizio ME2, è previsto per l' inizio di marzo l' arrivo al **Vado Gateway** anche del servizio MMX, linea marittima della Maersk che collega il Mediterraneo con il Canada. Anche le cinque navi impegnate su questa linea, della capacità di circa 2.500 teu, scaleranno a **Vado Gateway** una volta alla settimana.

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

11 febbraio 2020

Al nuovo container terminal Vado Gateway è approdata la prima nave

È la prima di sette portacontainer del servizio ME2 di Maersk Line che collega Mediterraneo con Medio Oriente e India

Oggi al Vado Gateway, il nuovo container terminal gestito dalla APM Terminals Vado Ligure del gruppo danese APM Terminals nel porto di Vado Ligure che è stato inaugurato alla fine dello scorso anno (del 12 dicembre 2019), è approdata la prima nave. Si tratta della portacontenitori Maersk Kotka che ha una capacità di oltre 6.400 teu ed è la prima di sette navi impiegate nel servizio ME2 di Maersk Line che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India. La nave è partita dal porto marocchino di Tanger Med ed è giunta a Vado Gateway dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Marsiglia Fos, e proseguirà il proprio viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi Uniti, fino ad Abu Dhabi.

Una parte dei container sbarcati a Vado dalla Maersk Kotka sarà affidata agli autotrasportatori che preventivamente avranno prenotato il loro ritiro attraverso il nuovo sistema denominato "Truck Appointment System", mentre gli altri saranno caricati sui treni che collegano Vado Ligure agli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova.

Dopo il servizio ME2, è previsto per l'inizio di marzo l'arrivo al Vado Gateway anche del servizio MMX, linea marittima della Maersk che collega il Mediterraneo con il Canada. Anche le cinque navi impegnate su questa linea, della capacità di circa 2.500 teu, scaleranno a Vado Gateway una volta alla settimana.

Leggi la notizia in formato Acrobat Reader - Scarica al servizio desktop.

Cerca il tuo albergo:	Data di arrivo:	Data di partenza:	
<input type="text"/>	<input type="text" value="11 Feb"/>	<input type="text" value="12 Feb"/>	<input type="button" value="Cerca"/>
Il sito Destinazioni			

Informatore Navale

Savona, Vado

"Vado Gateway" primo attracco al nuovo terminal container per Maersk Kotka

La nave Maersk Kotka attracherà al nuovo terminal container **Vado Gateway** (inaugurato il 12 dicembre scorso) a marzo l'arrivo anche del servizio MMX, cinque navi della stessa compagnia di navigazione Maersk impegnate su questa linea faranno scala una volta alla settimana. **Vado Gateway** è il nuovo terminal container deep-sea del **porto** di **Vado Ligure**, gestito da APM Terminals **Vado Ligure Spa**, rappresenta uno dei terminali marittimi della "Nuova Via della Seta". Terminal fra i più tecnologici del Mediterraneo con il piazzale di stoccaggio completamente automatizzato (le gru sono supervisionate in remoto) terminate le operazioni di sbarco, una parte dei contenitori sarà affidata le compagnie di trasporto preventivamente dovranno prenotare un 'appuntamento' con i varchi del terminal attraverso il sistema denominato "Truck Appointment System", l'altra parte di container sarà invece caricata sui treni.



Avvio operatività di Vado Gateway

Approdata oggi in banchina la porta contenitori Maersk Kotka

Massimo Belli

VADO LIGURE Avvio dell'operatività per il nuovo terminal container di Vado Gateway, la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni gestita da APM Terminals Vado Ligure, società del gruppo danese APM Terminals, tra i principali operatori terminalistici al mondo. Alla banchina del nuovo terminal deep sea di Vado Ligure è approdata oggi la full containers Maersk Kotka, prima delle sette navi impiegate nel servizio ME2 operato da Maersk Line per collegare il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India. La nave che ha una capacità di oltre 6.400 teu, partita dal porto di Tangeri in Marocco, è giunta a Vado Gateway dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Fos Sur Mer/Marsiglia, e proseguirà il proprio viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Insieme alle altre sei navi della linea, tutte porta container di capacità tra i 7 mila e gli 8 mila teu, la Maersk Kotka garantirà il collegamento del Medio Oriente e India con Vado Gateway una volta alla settimana. terminate le operazioni di sbarco, una parte dei contenitori sarà affidata alle compagnie di trasporto che preventivamente avranno preso un appuntamento' con i varchi del terminal attraverso il nuovo sistema denominato Truck Appointment System. L'altra parte di container sarà invece caricata sui treni che collegano Vado Ligure agli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. Altrettanto importante l'attività di export che usufruisce di questo collegamento, con containers in arrivo da tutto il nord Italia, sia via strada che via ferrovia. Oltre al servizio ME2, all'inizio di marzo è previsto anche l'arrivo del servizio MMX, una seconda linea di Maersk che collega il Mediterraneo col Canada. Anche le cinque navi impegnate su questa relazione commerciale, da circa 2.500 teu ciascuna, scaleranno a Vado Gateway una volta alla settimana. Paolo Cornetto, amministratore delegato di APM Terminals Vado Ligure, ha così commentato l'avvio dell'operatività: Con l'arrivo in banchina della prima nave, il nuovo terminal container deep sea di Vado Ligure è ufficialmente operativo. Dopo anni di difficoltà per il completamento della infrastruttura, poter finalmente servire i clienti rappresenta per noi un sogno. Faremo tutto il necessario per far sì che Vado Gateway diventi presto sinonimo di efficienza e attenzione al cliente, il sistema portuale preferito dai clienti: questa è oggi e continuerà ad essere nei prossimi anni la nostra mission'. Siamo entusiasti che d'ora in poi un servizio così importante scali Vado Ligure e ci consenta di esprimere tutto il potenziale del nuovo terminal. I nostri clienti beneficeranno dell'efficienza logistica e tecnologica di Vado, che è già divenuto il nuovo gateway per il nord Italia, afferma Leah Korgaard Offutt, Central Mediterranean Area managing director Maersk. Dall'inaugurazione del nuovo terminal container, avvenuta lo scorso 12 Dicembre, ad oggi, Vado Gateway sta registrando incrementi dei livelli occupazionali, con previsione di chiudere entro la fine del 2020 con circa 300 unità, incluse le manutenzioni, come da piano sociale condiviso con gli enti preposti. Come noto, Vado Gateway è un sistema portuale moderno ed unico nel suo genere in Italia, composto dal nuovo terminal container deep-sea e l'adiacente Reefer Terminal, il più grande hub della logistica della frutta del Mediterraneo.



Il Vado Gateway operativo: arrivata al terminal la prima nave Maersk

VADO LIGURE - E' diventato operativo il nuovo terminal contenitori di Vado Ligure. Questa mattina e' approdata la prima nave: si tratta della Maersk Kotka, prima delle sette navi della linea marittima ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India. Il nuovo terminal contenitori di Vado Ligure che sancisce l' alleanza fra colossi internazionali dello shipping, portando la Cina sulle banchine liguri, visto che e' gestito da APM terminals Vado ligure spa, societa' partecipata da APM Terminals (nata come divisione del gruppo danese APM Moller-Maersk) al 50%, al 40% dalla cinese Cosco shipping ports e al 10% da Qingdao port. E' stato realizzato con un investimento di 450 milioni di euro e inaugurato il 12 dicembre 2019, e' la piu' importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni. Entro la fine del 2020 dovrebbe dare lavoro a circa 300 persone. Puo' accogliere anche le grandi navi di ultima generazione e, a regime, sara' in grado di movimentare circa 900 mila teu all' anno. La nave, partita dal porto di Tangeri (Marocco), è giunta a Vado dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Fos Sur Mer/Marsiglia , e proseguira' il proprio viaggio verso Egitto, Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi fino ad Abu Dhabi. I container scaricati a Vado raggiungeranno, tra gli altri, gli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. "Dopo anni di difficoltà per il completamento della infrastruttura, poter finalmente servire i clienti rappresenta per noi un sogno - commenta Paolo Cornetto, Ad di APM Terminals Vado Ligure - Faremo tutto il necessario per far sì che Vado Gateway diventi sinonimo di efficienza e attenzione al cliente".

Il Vado Gateway è operativo: arrivata al terminal la prima nave Maersk

martedì 11 febbraio 2020

VADO LIGURE - E' diventato operativo il nuovo terminal contenitori di Vado Ligure. Questa mattina e' approdata la prima nave: si tratta della Maersk Kotka, prima delle sette navi della linea marittima ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India.

Il nuovo terminal contenitori di Vado Ligure che sancisce l'alleanza fra colossi internazionali dello shipping, portando la Cina sulle banchine liguri, visto che e' gestito da APM terminals Vado ligure spa, societa' partecipata da APM Terminals (nata come divisione del gruppo danese APM Moller-Maersk) al 50%, al 40% dalla cinese Cosco shipping ports e al 10% da Qingdao port. E' stato realizzato con un investimento di 450 milioni di euro e inaugurato il 12 dicembre 2019, e' la piu' importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni. Entro la fine del 2020 dovrebbe dare lavoro a circa 300 persone. Puo' accogliere anche le grandi navi di ultima generazione e, a regime, sara' in grado di movimentare circa 900 mila teu all'anno.

La nave, partita dal porto di Tangeri (Marocco), è giunta a Vado dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Fos Sur Mer/Marsiglia, e proseguira' il proprio viaggio verso Egitto, Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi fino ad Abu Dhabi. I container scaricati a Vado raggiungeranno, tra gli altri, gli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. "Dopo anni di difficoltà per il completamento della infrastruttura, poter finalmente servire i clienti rappresenta per noi un sogno - commenta Paolo Cornetto, Ad di APM Terminals Vado Ligure - Faremo tutto il necessario per far sì che Vado Gateway diventi sinonimo di efficienza e attenzione al cliente".

Commenti

0 Commenti

APM Terminals Vado Ligure, al via l'operatività del nuovo terminal container (FOTO)

Approdata oggi in banchina la M/V Maersk Kotka, prima delle sette navi del servizio ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India

Avvio dell'operatività per il nuovo terminal container di Vado Gateway, la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni gestita da APM Terminals Vado Ligure, società del gruppo danese APM Terminals, tra i principali operatori terminalistici al mondo. Nella banchina del nuovo terminal deep sea di Vado Ligure è approdata oggi la M/V Maersk Kotka, prima delle sette navi della linea marittima ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India. La nave, una portacontainer con una capacità di oltre 6.400 TEU partita dal porto di Tangeri in Marocco, è giunta a Vado Gateway dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Fos Sur Mer/Marsiglia, e proseguirà il proprio viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Insieme alle altre sei navi della linea, tutte portacontainer di capacità tra i 7 mila e gli 8 TEU, la M/V Maersk Kotka garantirà il collegamento del Medio Oriente e India con Vado Gateway una volta alla settimana. terminate le operazioni di sbarco, una parte dei contenitori sarà affidata alle compagnie di trasporto che preventivamente avranno preso un 'appuntamento' con i varchi del terminal attraverso il nuovo sistema denominato "Truck Appointment System". L'altra parte di container sarà invece caricata sui treni che collegano Vado Ligure agli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. Altrettanto importante l'attività di export che usufruisce di questo collegamento, con containers in arrivo da tutto il nord Italia, sia via strada che via ferrovia. Dopo il servizio ME2 è previsto per l'inizio di marzo l'arrivo anche del servizio MMX, la seconda linea marittima di Maersk che collega il Mediterraneo col Canada. Anche le cinque navi impegnate su questa linea, da circa 2.500 TEU ciascuna, scaleranno a Vado Gateway una volta alla settimana. "Con l'arrivo in banchina della prima nave - commenta Paolo Cornetto, Amministratore Delegato di APM Terminals Vado Ligure - il nuovo terminal container deep sea di Vado Ligure è ufficialmente operativo. Dopo anni di difficoltà per il completamento della infrastruttura, poter finalmente servire i clienti rappresenta per noi un sogno. Faremo tutto il necessario per far sì che Vado Gateway diventi presto sinonimo di efficienza e attenzione al cliente, il sistema portuale preferito dai clienti: questa è oggi e continuerà ad essere nei prossimi anni la nostra 'mission'". "Siamo entusiasti che d'ora in poi un servizio così importante scali Vado Ligure e ci consenta di esprimere tutto il potenziale del nuovo terminal. I nostri clienti beneficeranno dell'efficienza logistica e tecnologica di Vado, che è già divenuto il nuovo gateway per il nord Italia", afferma Leah Korgaard Offutt, Central Mediterranean Area Managing Director Maersk. Dall'inaugurazione del nuovo terminal container, avvenuta lo scorso 12 dicembre, ad oggi, Vado Gateway sta registrando incrementi dei livelli occupazionali, con previsione di chiudere entro la fine del 2020 con circa 300 unità, incluse le manutenzioni, come da piano sociale condiviso con gli enti preposti. Vado Gateway è un sistema portuale moderno ed unico nel suo genere in Italia a servizio delle compagnie di navigazione e degli operatori logistici. L'infrastruttura, situata a Vado Ligure, comprende il nuovo terminal container deep-sea e l'adiacente Reefer Terminal, il più grande hub della logistica della frutta del Mediterraneo. Gestito da APM Terminals Vado Ligure, società del gruppo APM Terminals, tra le principali società terminalistiche al mondo e realizzato grazie a un investimento complessivo di 450 milioni di euro, il nuovo terminal container rafforza la competitività del sistema portuale italiano e rappresenta uno



snodo strategico per la nuova "Via della Seta", collegando i mercati di Nord Italia, Svizzera, Germania Francia nordorientale con il Far East. Con 700 metri di banchina e fondali fino a 17,25 mt, un' altezza di ben 4,5 metri sopra



Savona News

Savona, Vado

il livello del mare, il nuovo terminal container può accogliere ed operare senza limitazioni anche le grandi navi di ultima generazione (ULCS - Ultra Large Container Ships) e, a regime, sarà in grado di movimentare circa 900 mila teu all' anno (contenitori da 20 piedi), con un obiettivo di intermodalità su ferro del 40%. Grazie ad un magazzino di refrigerato di 24.000 mq e alla presenza di 14 celle a temperatura controllata e differenziata, Reefer Terminal può movimentare fino a 250.000 teu e 600.000 tonnellate di prodotti ortofrutticoli. Sono 390 gli addetti impiegati a Vado Ligure, circa 240 incluse le manutenzioni nel nuovo terminal (numero che salirà a circa 300 risorse entro la fine del 2020) e circa 150 presso Reefer Terminal.

Vado, parte l'operatività del terminal di Apm

Genova Al via l'operatività per il nuovo terminal container di Vado Gateway , la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni gestita da APM Terminals Vado Ligure , società del gruppo danese APM Terminals , tra i principali operatori terminalistici al mondo. Nella banchina del nuovo terminal deep sea di Vado Ligure è approdata oggi la M/V Maersk Kotka , prima delle sette navi della linea marittima ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India . La nave, una portacontainer con una capacità di oltre 6.400 teu partita dal porto di Tangeri in Marocco, è giunta a Vado Gateway dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Fos Sur Mer/Marsiglia , e proseguirà il proprio viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi . Insieme alle altre sei navi della linea, tutte portacontainer di capacità tra i 7 mila e gli 8 teu, la M/V Maersk Kotka garantirà il collegamento del Medio Oriente e India con Vado Gateway una volta alla settimana. Terminate le operazioni di sbarco, una parte dei contenitori sarà affidata alle compagnie di trasporto che preventivamente avranno preso un 'appuntamento' con i varchi del terminal attraverso il nuovo sistema denominato 'Truck Appointment System' . L'altra parte di container sarà invece caricata sui treni che collegano Vado Ligure agli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. Dopo il servizio ME2 è previsto per l'inizio di marzo l'arrivo anche del servizio MMX, la seconda linea marittima di Maersk che collega il Mediterraneo col Canada. Anche le cinque navi impegnate su questa linea, da circa 2.500 teu ciascuna, scaleranno a Vado Gateway una volta alla settimana. 'Con l'arrivo in banchina della prima nave - dichiara Paolo Cornetto, ad di APM Terminals Vado Ligure il nuovo terminal container deep sea di Vado Ligure è ufficialmente operativo. Dopo anni di difficoltà per il completamento della infrastruttura, poter finalmente servire i clienti rappresenta per noi un sogno. Faremo tutto il necessario per far sì che Vado Gateway diventi presto sinonimo di efficienza e attenzione al cliente, il sistema portuale preferito dai clienti: questa è oggi e continuerà ad essere nei prossimi anni la nostra 'mission'. Esprime soddisfazione anche Leah Korgaard Offutt, central Mediterranean area managing director Maersk : 'Siamo entusiasti che d'ora in poi un servizio così importante scali Vado Ligure e ci consenta di esprimere tutto il potenziale del nuovo terminal. I nostri clienti beneficeranno dell'efficienza logistica e tecnologica di Vado, che è già divenuto il nuovo gateway per il nord Italia'. Dall'inaugurazione del nuovo terminal container, avvenuta lo scorso 12 dicembre, ad oggi, Vado Gateway sta registrando incrementi dei livelli occupazionali, con previsione di chiudere entro la fine del 2020 con circa 300 unità, incluse le manutenzioni, come da piano sociale condiviso con gli enti preposti.



Vado, parte l'operatività del terminal di Apm

11 FEBBRAIO 2020 - Dellestima



Genova - Al via l'operatività per il nuovo terminal container di Vado Gateway, la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni gestita da APM Terminals Vado Ligure, società del gruppo danese APM Terminals, tra i principali operatori terminalistici al mondo. Nella banchina del nuovo terminal deep sea di Vado Ligure è approdata oggi la M/V Maersk Kotka, prima delle sette navi della linea marittima ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India.

La nave, una portacontainer con una capacità di oltre 6.400 teu partita dal porto di Tangeri in Marocco, è giunta a Vado Gateway dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Fos Sur Mer/Marsiglia, e proseguirà il proprio viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Insieme alle altre sei navi della linea, tutte portacontainer di capacità tra i 7 mila e gli 8 teu, la M/V Maersk Kotka garantirà il collegamento del Medio Oriente e India con Vado Gateway una volta alla settimana.

Terminate le operazioni di sbarco, una parte dei

Articoli correlati

Moby, moratoria per ristrutturare il debito - Milano - "La compagnia di navigazione Moby ha candidato un...

Falco - Sech, tocca ai grossi calibri - Genova - L'Immeo avviato in nostro città, a pochi metri dal...

Con la nave Maersk Kotka entra nel vivo l'operatività di Vado Gateway

Con oggi è entrata nel vivo l'operatività del nuovo terminal container Vado Gateway, la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni gestita da Apm Terminals Vado Ligure, società del gruppo danese APM Terminals, tra i principali operatori terminalistici al mondo. Nella banchina del nuovo terminal deep sea di Vado Ligure è approdata oggi la portacontainer Maersk Kotka, prima delle sette navi della linea marittima Me2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India. La nave, una portacontainer con una capacità di oltre 6.400 Teu partita dal porto di Tangeri in Marocco, è giunta a Vado Gateway dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Fos Sur Mer/Marsiglia, e proseguirà il proprio viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Insieme alle altre sei navi della linea, tutte portacontainer di capacità tra 7.000 e 8.000 Teu, la Maersk Kotka garantirà il collegamento del Medio Oriente e India con Vado Gateway una volta alla settimana. Il terminal informa che terminate le operazioni di sbarco, una parte dei contenitori sarà affidata alle compagnie di trasporto che preventivamente avranno preso un

appuntamento con i varchi del terminal attraverso il nuovo sistema denominato 'Truck Appointment System'. L'altra parte di container sarà invece caricata sui treni che collegano Vado Ligure agli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. Altrettanto importante sarà l'attività in export. Dopo il servizio ME2 è previsto per l'inizio di marzo l'arrivo anche del servizio Mmx, la seconda linea marittima di Maersk che collega il Mediterraneo col Canada. 'Con l'arrivo in banchina della prima nave il nuovo terminal container deep sea di Vado Ligure è ufficialmente operativo ha commentato Paolo Cornetto, amministratore delegato di Apm Terminals Vado Ligure. Dopo anni di difficoltà per il completamento della infrastruttura, poter finalmente servire i clienti rappresenta per noi un sogno. Faremo tutto il necessario per far sì che Vado Gateway diventi presto sinonimo di efficienza e attenzione al cliente, il sistema portuale preferito dai clienti: questa è oggi e continuerà ad essere nei prossimi anni la nostra mission'.



Con oggi è entrata nel vivo l'operatività del nuovo terminal container Vado Gateway, la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni gestita da Apm Terminals Vado Ligure, società del gruppo danese APM Terminals, tra i principali operatori terminalistici al mondo.

Nella banchina del nuovo terminal deep sea di Vado Ligure è approdata oggi la portacontainer Maersk Kotka, prima delle sette navi della linea.

Da marzo in arrivo a Vado Gateway il secondo servizio di Maersk col Canada

La compagnia di navigazione danese Maersk Line ha confermato, con un apposito annuncio rivolto ai caricatori, che da inizio marzo la rotazione del servizio Mmx - Med Montreal Express prevede un nuovo scalo nel porto di Vado Ligure che sostituisce quello finora effettuato presso il La Spezia Container Terminal. Nei mesi scorsi la compagnia aveva eliminato lo scalo diretto al Salerno Container Terminal che viene ora servito via feeder da Algeciras. La prima nave del servizio Mmx ad approdare al nuovo Vado Gateway operato da Apm Terminals sarà la Nora Maersk da circa 2.200 Teu di capacità attesa in Liguria a inizio marzo. La nuova rotazione del servizio fra mediterraneo e Canada sarà dunque: Fos Sur Mer, Vado Ligure, Algeciras, Port Tangier, Montreal, Port Tangier. Fra pochi giorni, inoltre, è attesa a Vado la nave che inaugurerà ufficialmente l'inserimento del nuovo terminal container nella rotazione del servizio Me2 sempre di Maersk (collega Mediterraneo e Medio Oriente) dopo la prima toccata sperimentale già effettuata lo scorso 21 gennaio.

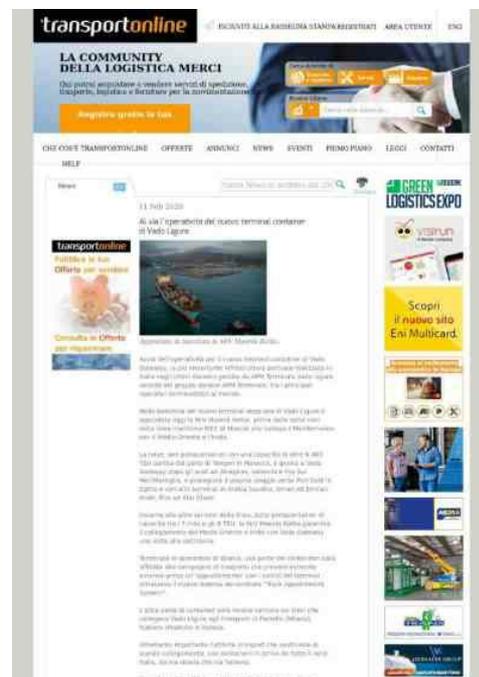
The screenshot shows the homepage of shippingitaly.it. At the top, there are navigation links for 'Domani', 'Categorie', 'Notizie', 'Mediterraneo', and 'Segui'. Below this is a header with the 'SHIPPING ITALY.IT' logo and a banner for 'AL FERRARI FILIPPO & C. S.p.A.' with the tagline 'Port purists since 1959'. The main headline reads 'Il quotidiano on-line del trasporto marittimo' and lists the director 'Nicola Capuzzo - Direttore Responsabile'. A navigation menu includes 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CARICHERI', 'INTERVISTE', 'POLITICA ASSOCIAZIONI', and 'PIÙ'. A featured article is titled 'Da marzo in arrivo a Vado Gateway il secondo servizio di Maersk col Canada'. The article includes a photo of a Maersk ship at a port and logos for 'SMET' (Sustainability First) and 'FEDERAGENTI'. The text of the article is partially visible, matching the main text on the left.

Transportonline

Savona, Vado

Al via l'operatività del nuovo terminal container di Vado Ligure

Approdata in banchina la M/V Maersk Kotka. Avvio dell'operatività per il nuovo terminal container di Vado Gateway, la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni gestita da APM Terminals Vado Ligure, società del gruppo danese APM Terminals, tra i principali operatori terminalistici al mondo. Nella banchina del nuovo terminal deep sea di Vado Ligure è approdata oggi la M/V Maersk Kotka, prima delle sette navi della linea marittima ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India. La nave, una portacontainer con una capacità di oltre 6.400 TEU partita dal porto di Tangeri in Marocco, è giunta a Vado Gateway dopo gli scali ad Alcegiras, Valencia e Fos Sur Mer/Marsiglia, e proseguirà il proprio viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Insieme alle altre sei navi della linea, tutte portacontainer di capacità tra i 7 mila e gli 8 TEU, la M/V Maersk Kotka garantirà il collegamento del Medio Oriente e India con Vado Gateway una volta alla settimana. terminate le operazioni di sbarco, una parte dei contenitori sarà affidata alle compagnie di trasporto che preventivamente avranno preso un appuntamento' con i varchi del terminal attraverso il nuovo sistema denominato Truck Appointment System. L'altra parte di container sarà invece caricata sui treni che collegano Vado Ligure agli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. Altrettanto importante l'attività di export che usufruisce di questo collegamento, con containers in arrivo da tutto il nord Italia, sia via strada che via ferrovia. Dopo il servizio ME2 è previsto per l'inizio di marzo l'arrivo anche del servizio MMX, la seconda linea marittima di Maersk che collega il Mediterraneo col Canada. Anche le cinque navi impegnate su questa linea, da circa 2.500 TEU ciascuna, scaleranno a Vado Gateway una volta alla settimana. Con l'arrivo in banchina della prima nave commenta Paolo Cornetto, Amministratore Delegato di APM Terminals Vado Ligure - il nuovo terminal container deep sea di Vado Ligure è ufficialmente operativo. Dopo anni di difficoltà per il completamento della infrastruttura, poter finalmente servire i clienti rappresenta per noi un sogno. Faremo tutto il necessario per far sì che Vado Gateway diventi presto sinonimo di efficienza e attenzione al cliente, il sistema portuale preferito dai clienti: questa è oggi e continuerà ad essere nei prossimi anni la nostra mission'. Siamo entusiasti che d'ora in poi un servizio così importante scali Vado Ligure e ci consenta di esprimere tutto il potenziale del nuovo terminal. I nostri clienti beneficeranno dell'efficienza logistica e tecnologica di Vado, che è già divenuto il nuovo gateway per il nord Italia, afferma Leah Korgaard Offutt, Central Mediterranean Area Managing Director Maersk. Dall'inaugurazione del nuovo terminal container, avvenuta lo scorso 12 dicembre, ad oggi, Vado Gateway sta registrando incrementi dei livelli occupazionali, con previsione di chiudere entro la fine del 2020 con circa 300 unità, incluse le manutenzioni, come da piano sociale condiviso con gli enti preposti. www.apmterminals.com Indietro Elenco Avanti



RAPPORTO OTI 2019

Porto di Genova, il caos viabilità costa il 5% del traffico container

Le difficoltà di accesso rischiano di dirottare le spedizioni verso altri scali Mondini: per le imprese gli ultimi crolli più dannosi della tragedia del Morandi

Raoul de Forcade, Marco Morino - Il caos viabilità che ha colpito la Liguria dopo il crollo del ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018, sta compromettendo gravemente sia il sistema portuale ligure sia interi comparti economici del Nord Ovest, facendo lievitare i costi legati ai trasporti e alla logistica. L'allarme è contenuto nell'edizione 2019 del rapporto Oti, l'osservatorio sulle infrastrutture del Nord Ovest a cura delle tre maggiori associazioni territoriali di Confindustria della macroarea: Assolombarda, Unione industriale di Torino e Confindustria Genova. Il 2019 è stato infatti caratterizzato dal crollo di un altro viadotto sulla A6 Savona-Torino e da pesanti limitazioni alla circolazione sulla rete autostradale ligure per accertati problemi di staticità. In particolare, il settore dei trasporti eccezionali è praticamente paralizzato a causa dell'impossibilità di accedere ai porti liguri e ai valichi alpini del Nord Ovest attraverso l'attuale rete stradale e autostradale. «Il 2019 si conferma un anno di sofferenza per le infrastrutture, basti pensare che l'80% dei progetti monitorati dal rapporto Oti Nord Ovest nell'anno appena trascorso non ha fatto passi in avanti -

commenta Stefano Venturi, vicepresidente di Assolombarda con delega alla competitività territoriale -. La ragione va ricercata sia nel mancato finanziamento di molti cantieri, sia nell'aggravarsi di criticità legate alla complessità delle procedure, alla lentezza degli enti decisionali e, in alcuni casi, al persistere di veti politici. Purtroppo - continua Venturi - anche nel 2019 si registra il fallimento di importanti imprese appaltatrici, con la conseguente necessità di riassegnazione dei lavori». Porti liguri a rischio Gli eventi di fine novembre, si legge nel rapporto, che hanno determinato le chiusure e le successive riaperture a singhiozzo delle autostrade A6 Savona-Torino e A26 Voltri-Gravellona Toce - peraltro con limitazioni di corsie e di portata - hanno avuto gravi ripercussioni sull'intero tessuto economico ligure e sulle attività portuali in particolare. A questi peraltro si debbono aggiungere le pesanti limitazioni sulla A7 Genova-Serravalle, interessata in più tratti da lavori che ne consentono il transito in una sola corsia per senso di marcia. Le limitazioni di sagoma e massa che interessano le autostrade liguri in diversi tratti hanno di fatto precluso la possibilità di effettuare trasporti eccezionali sulla rete autostradale ligure con pesanti ripercussioni sui traffici degli scali liguri ai quali detti trasporti erano diretti. Sebbene le previsioni ricavate dai piani di impresa a suo tempo presentati delle imprese terminaliste indichino uno sviluppo dei traffici portuali per i prossimi tre anni del +3,9%, vi è il concreto rischio che la fragilità del sistema viario ligure e le oggettive difficoltà di raggiungere i porti liguri inducano gli armatori e i rappresentanti della merce a spostare i traffici verso altri scali. Nel caso del porto di Genova, gli effetti negativi conseguenti al crollo del ponte Morandi si sono registrati, come da previsioni, anche nel 2019. Sebbene le nuove arterie al servizio del porto e della città aperte nel corso 2018 (ossia le strade "La Superba" e "Guido Rossa") siano riuscite a limitare in parte i danni causati dalle gravi carenze infrastrutturali del territorio, l'inutilizzabilità del ponte ha comportato disagi e congestionamenti sulla viabilità urbana e quella portuale. Spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto (spedizionieri genovesi): «Con questa situazione autostradale, sommata all'onda lunga del crollo del Morandi e nell'



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

attuale congiuntura europea e nazionale non favorevole, il porto di Genova rischia di perdere tra il 4 e il 5% del suo traffico contenitori. Intanto, per le condizioni delle infrastrutture viarie si è già azzerato il project cargo (cioè i trasporti eccezionali via nave, ndr)». Anche il porto di Savona-Vado ha risentito negativamente delle gravi criticità che hanno interessato le autostrade liguri ed in particolare del crollo del viadotto sulla A6 Savona Torino avvenuto il 24 novembre. La tratta Savona-Altare risulta a oggi transitabile su una sola corsia per senso di marcia. Peraltro tale tratta autostradale è interessata da frequenti provvedimenti di chiusura totale della circolazione in occasione della diramazione di allerte meteo "rosse" da parte delle autorità competenti alla luce del possibile ripetersi di eventi franosi che possano pregiudicare la staticità dei piloni. Le imprese di Genova «Nel mondo dell' autotrasporto sembra pesare più quello che è accaduto sulle infrastrutture autostradali liguri, a novembre e dicembre del 2019, che non gli effetti del crollo del viadotto Morandi». A sottolinearlo è il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini, presentando i risultati dell' analisi congiunturale sull' economia genovese del secondo semestre 2019. Analisi che mostra una situazione di resilienza del territorio con cantieristica navale e hi-tech che vanno bene, così come traffico marittimo, crocieristico e merci, nonché il turismo, che sale a livelli pre-Morandi. Meno bene invece metalmeccanica, impiantistica, chimica e plastica. «Sicuramente - afferma Mondini - ci sono imprese che subiscono disagi dalla situazione delle strade. Non possiamo ancora essere certi che si tramutino in perdite tendenziali e che si consolidino, ma sicuramente molti oggi devono fare mezzi miracoli per evadere gli ordini nei tempi giusti e ricevere materiale come si deve. Soprattutto gli autotrasportatori stanno denunciando questo problema, che andrà gestito. Non a caso sono state create task force, già attive, alle quali partecipano istituzioni e associazioni di categoria, noi compresi, proprio per prevenire e pianificare al meglio. Perché è innegabile che ci aspettino ancora mesi e mesi, che poi si traducono in anni, di cantieri aperti su tutte le vie di accesso a Genova». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Fusione tra Psa e Sech, i vertici dei gruppi incontrano il governo

Ieri l'incontro in Regione con il governatore Giovanni Toti, oggi il vertice con il ministro Paola De Micheli. David Yang, il grande capo di Europa e America di Psa, è arrivato in Italia anche per cercare di accelerare l'operazione di fusione tra il terminal di Pra' e il Sech. Di buon mattino la delegazione composta da Giulio Schenone, numero uno del terminal di Sampierdarena, e Yang, si è intrattenuta con il governatore. Il tavolo su cui però puntano i vertici delle due aziende è quello di oggi a Roma con la ministra. Lo scoglio da abbattere è sempre quello dell'articolo 18 comma 7 della legge sui porti, che vieta ad un terminalista di detenere più di una concessione per la stessa tipologia di merce in un porto. Diversi emendamenti "Psa-Sech" erano stati promossi e poi ritirati per opportunità dalle forze politiche. Il Mit «difficilmente scriverà una riforma su richiesta» spiega una fonte del ministero in tarda serata, ma si attende il risultato del vertice. Anche Paolo Signorino aveva cercato la sponda del ministero, ricevendo solo silenzi: toccherà all'Authority portare in comitato l'approvazione dell'operazione. Signorini ha confermato che avverrà entro febbraio. -

Fusione Psa-Sech, tocca ai grossi calibri

Genova L'hanno avvistato in centro città, a pochi metri dalla sede della Regione Liguria. Dove questa mattina, accompagnato da Giulio Schenone, ha incontrato il presidente della Regione Giovanni Toti. David Yang, numero uno in Europa e America del colosso dei terminal Psa che a Genova gestisce la principale banchina container, non passa inosservato nel capoluogo ligure. Soprattutto in questo momento. David Yang in ballo c'è infatti l'operazione di fusione con il Sech che ha subito diversi colpi dopo i tentativi di cancellazione dell'articolo '18 comma 7' in Parlamento con gli emendamenti presentati da mezzo arco costituzionale. La calata di Yang non è casuale e serve anche per capire le intenzioni del ministero sull'abolizione del pezzo di legge portuale che favorirebbe l'operazione di fusione. Nei prossimi giorni intanto l'Antitrust comincerà le audizioni di chi ha presentato ricorso contro la fusione. L'Authority di Genova invece dovrebbe convocare a breve il comitato di gestione per dare il via libera all'operazione. Ma il clima rimane teso, dopo le perplessità sollevate dai sindacati che chiedono chiarezza sul fronte dell'occupazione. In questi giorni il presidente del porto Paolo Signorini ha cercato la sponda del governo per garantirsi più forza nella decisione che dovrà prendere a breve. I tentativi sono però andati a vuoto, almeno sino ad oggi. Rimane la strada del maxi emendamento, ma è difficile pensare che la riforma dei porti passi da lì con l'avvallo del ministero.

informative
 Questo sito e gli strumenti di terra sono in uso integrati tramite dei personal fire, dei di navigazione e indicati in e forse
 non in tutto e più in alcuni altri terminal per il riconoscimento e per il trasporto della qualità della terra
 per la
 Questo di accettare il diritto di credito e solo identificati chiamato e successivamente questa informazione, attraverso la
 navigazione di questa pagina, il centro di fire e un pulsante e continuano a navigare in altre mode.

scopri di più e personalizza

Fusione Psa-Sech, tocca ai grossi calibri

11 FEBBRAIO 2020 - Dellestima



Genova - L'hanno avvistato in centro città, a pochi metri dalla sede della Regione Liguria. Dove questa mattina, accompagnato da Giulio Schenone, ha incontrato il presidente della Regione Giovanni Toti. **David Yang**, numero uno in Europa e America del colosso dei terminal Psa che a Genova gestisce la principale banchina container, non passa inosservato nel capoluogo ligure. Soprattutto in questo momento.

Articoli correlati

- Moby, autorizzata per ristrutturarsi il debito
- Milano - "La compagnia di navigazione Moby ha venduto il soc ...
- Vado, parte l'operazione del terminal di Apn
- Genova - di via l'operazione per il nuovo terminal container ...

David Yang

In ballo c'è infatti l'operazione di fusione con il Sech che ha subito diversi colpi dopo i tentativi di cancellazione dell'articolo "18 comma 7" in Parlamento con gli emendamenti presentati da mezzo arco costituzionale.

Il caso Evacuato l' edificio di ponte Caracciolo per infiltrazioni A fianco sorge un' altro immobile nuovo ma anche questo è inutilizzabile

Due palazzine vuote e uffici doganali senza sede in porto

di Massimiliano Salvo Infiltrazioni, allagamenti. Danni all' impianto di riscaldamento, crolli del controsoffitto, intonaci pericolanti. Per questi motivi la sezione operativa dell' Agenzia delle Dogane nel porto di Sampierdarena, a Ponte Caracciolo, lo scorso 19 novembre è stata evacuata. I sindacati sono in subbuglio: 45 dipendenti della Sot (sezione operativa territoriale) Passo Nuovo sono stati trasferiti nella direzione dell' Agenzia in via Rubattino, a due chilometri di distanza e fuori dalla zona portuale dove arrivano i container. Con un paradosso. Accanto all' edificio evacuato c' è una palazzina nuova, detta ex- Unital, ristrutturata negli anni scorsi dall' **Autorità portuale** proprio per dare una nuova sede alla sezione operativa. Non è mai stata inaugurata e ora non è utilizzabile perché anche lì ci sono stati crolli e infiltrazioni. «I controlli doganali sono in uno stato di emergenza», denunciano Fp Cgil, Cisl Fp, Confsal Unsa e Fip Ecofin. I sindacati precisano che i problemi sono operativi e non riguardano solo la scomodità di uffici allestiti in emergenza: la Sot Passo Nuovo si occupa infatti dello sdoganamento delle merci in entrata e uscita dall' Ue in uno dei varchi doganali più importanti d' Italia: oltre 20 mila controlli all' anno, in media più di 50 al giorno. «Una sezione operativa distante dall' arrivo dei container rallenta i controlli», denuncia Florindo Iervolino, coordinatore regionale e nazionale di FP Cgil per le dogane e i monopoli. È polemico anche Sergio Aulicino, coordinatore regionale delle dogane per Cisl-Fp. «La sezione operativa deve stare in area portuale». L' Agenzia delle dogane e l' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure occidentale stanno cercando insieme una nuova sede per la sezione. Nelle riunioni degli ultimi giorni, precisa l' **Autorità**, « è emersa l' esigenza di una collocazione che possa favorire contemporaneamente il lavoro degli addetti e l' utenza ». I sindacati temono però che si ripieghi su immobili dell' **Autorità** fuori dal porto, per esempio nel Wtc o in Lungomare Canepa. Il futuro degli edifici di Ponte Caracciolo resta intanto un' incognita. L' **Autorità di sistema Portuale** fa sapere che non interverrà sui locali evacuati perché in concessione all' Agenzia delle dogane, che « dovrà pertanto provvedere agli interventi di manutenzione per il ripristino delle condizioni di agibilità ». Per quanto riguarda la palazzina Ex-Unital - nuova ma inutilizzabile - spiega che i lavori sono stati eseguiti per conto dell' ex **Autorità portuale** di Genova dall' azienda Monsud e sono costati due milioni di euro. Dopo il collaudo l' immobile è stato consegnato all' Agenzia delle Dogane. « Le problematiche recentemente riscontrate al secondo piano della palazzina (rottura di una parte di vetrata) sono emerse a seguito di modifiche eseguite da Agenzia delle Dogane ». « A causa della realizzazione di una pavimentazione sopraelevata eseguita probabilmente non a regola d' arte - aggiunge - sono state danneggiate le opere precedentemente eseguite ». Alcune domande sorgono spontanee: Agenzia delle Dogane conferma questa ricostruzione dei fatti? In caso positivo, ha agito legalmente contro l' azienda che ha realizzato la pavimentazione? Cosa intende fare con la palazzina ex-Unital, abbandonata anche se nuova e costata due milioni di euro? A queste domande, nonostante ripetute richieste di Repubblica, l' Agenzia delle Dogane non ha ancora risposto.



Inchiesta sulle perdite per l' agroalimentare made in Italy. In Cina è emergenza alimentare

Il Coronavirus dimezza l' export

Vini nell' occhio del ciclone. Saltano gli eventi promozionali

MARIANGELA LATELLA

L' emergenza Coronavirus rischia di dimezzare l' export agroalimentare italiano in Cina e di rallentare la corsa del food made in Italy nel mercato asiatico che nel periodo 2010-2018 è stata del +129%. Difficile fare proiezioni poiché l' emergenza globale è scoppiata a fine gennaio. Mancano i dati, anche perché i transit time delle merci verso il Far east oscillano tra i 45 e i 60 giorni; dunque non ci sono feedback di comparto. Ma, qualora il tempo di rientro dell' epidemia fosse di sei mesi, come è stato, nel 2002, per la Sars, questo comporterebbe, in sostanza, un rallentamento dei commerci del 50%. In questo caso si realizzerebbero perdite per l' export agroalimentare italiano in Cina di circa 200 milioni di euro, se si considera che il relativo fatturato annuo è di circa 450 milioni di euro a fronte di importazioni dalla Cina di oltre 600 milioni di euro. Il principale prodotto esportato è il vino, che vale un giro d' affari da 155 milioni di euro l' anno (11 volte inferiore a quello della Francia) e rappresenta il 30% circa del totale dell' export made in Italy. «Fino ad ora non abbiamo registrato rallentamenti», spiega Sandro Boscaini, presidente di Federvini e del gruppo Masi Agricola, «anche perché lavoriamo con un distributore cinese molto solido, Asc Fine Wines, che mantiene livelli di stock di circa quattro mesi. L' ultimo ordine è partito a fine gennaio, prima dello scoppio dell' emergenza. Molto dannosa, invece, può essere la psicosi globale, che ha portato all' annullamento di eventi chiave quali Great Wines of Italy a Hong Kong e il Master of taste a Singapore». Uno stop alla promozione del vino italiano in Cina che rischia di vanificare le azioni realizzate nel 2018-2019 sotto l' egida del ministero dello sviluppo economico e in collaborazione con l' Ice, da cui ci si aspettava, ora, di raccogliere i frutti. Nel settore dell' ortofrutta fresca, è saltata da poco anche la missione di incoming del Distretto agrumi di Sicilia, che avrebbe dovuto portare un gruppo di buyer e giornalisti cinesi a visitare gli impianti di arance rosse. «Dopo il vino», spiega Marco Barbetta, responsabile ufficio studi di Cia, «l' 8% dell' export agrifood italiano in Cina è rappresentato dai formaggi, che però non sono molto consumati in Cina; il 6% dall' olio; il 5% dall' ortofrutta trasformata. Quasi nullo l' impatto sull' export ortofrutticolo, dato che possiamo esportare solo kiwi e agrumi e che, allo scoppio dell' epidemia, la campagna kiwi era alle sue battute finali. Si teme, però, un effetto di ritorno sul sistema Italia per via del calo delle affluenze turistiche che si riverbereranno sulle attività di ristorazione in generale e degli agriturismi in particolare». In Cina, intanto, è emergenza alimentare. La politica di Pechino dello «stay home» ha bloccato la catena di fornitura con scaffali vuoti, negozi chiusi e una carenza di cibo del 50%. «I contadini», spiega KJ Ho della multinazionale cinese Pan Gu Farmer, «sono costretti a estirpare le coltivazioni e ad ammazzare gli allevamenti perché non riescono a vendere e non possono permettersi di mantenerli». Il blocco delle attività, poi, si riverbera anche sul trasporto per via della chiusura degli uffici doganali. Una situazione che, per il porto di Genova, unico in Italia ad avere navi dirette da e per la Cina, potrebbe comportare rallentamenti delle rotte tra il 18 e il 25% nei primi sei mesi dell' anno. Secondo Confagricoltura, a causa dell' epidemia, ci saranno ritardi nell' applicazione del nuovo accordo





Italia Oggi

Genova, Voltri

commerciale tra Usa e Cina che prevede un aumento dell' export americano verso Pechino, di 16 miliardi di dollari l' anno per arrivare a un giro d' affari di 80 miliardi nel 2021 con la necessità per gli Usa di cercare altri mercati di sbocco, dove riversare i propri prodotti in attesa del rilancio degli acquisti cinesi. Il rallentamento del commercio con Pechino, però, incide anche sulle importazioni dalla Cina con la possibilità di offrire nuove opportunità, per esempio, ai nostri produttori di aglio che attualmente viene importato massicciamente dal colosso asiatico. «Cresce anche il rischio di import illegale dalla Cina», segnala Lorenzo Bazzana, responsabile economico di Coldiretti, «basti pensare alle 10 tonnellate di carne suina sequestrate recentemente e importate illegalmente nel sottofondo di un camion». © Riproduzione riservata.

Signorini sul coronavirus: "Volumi del porto di Genova al -5%"

Giulia Sarti

GENOVA Intervento del presidente dell'AdSp del mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini sul coronavirus, questa mattina durante la trasmissione di Rai 3 Agorà: Dalla Cina abbiamo avuto una contrazione nelle partenze dei container che in queste prime settimane ha già portato, a livello di volumi per il porto di Genova, a un -5%. Una situazione che preoccupa soprattutto perchè sono sconosciuti i tempi dello stallo in atto. Ancora c'è la pausa di una settimana dovuta al Capodanno cinese -evidenzia Signorini- ma non sappiamo quando e se gli operai rientreranno regolarmente nelle fabbriche. Questa incertezza è per il presidente il punto fondamentale, considerato che, sottolinea, la Cina pesa per il 16-17% sul Pil mondiale e del 20% sul traffico container. Per dare un'idea in termini economici a livello italiano, basti pensare che il porto di Genova genera 3 miliardi e mezzo di Iva per lo Stato, circa un terzo dei quali fa riferimento al commercio con la Cina. Con una forte contrazione, i livelli diventerebbero significativi per una manovra finanziaria, con la perdita di circa 1 miliardo. Diversi terminal, fa sapere il presidente dell'AdSp di Genova, hanno già annunciato cancellazioni per navi in partenza per i prossimi tre mesi e questa situazione è preoccupante. Alla domanda sulla possibilità che le merci in arrivo possano veicolare la trasmissione del virus, questo è da escludere anche considerato il fatto che il viaggio dalla Cina dura circa 25 giorni, troppi perchè il coronavirus sopravviva. Prima di concludere, Signorini ricorda un altro aspetto economico che rischia di compromettere l'economia mondiale: La Cina era appena uscita da un importante accordo con gli Stati Uniti, senza una rapida ripresa rischiamo una contrazione anche su questo fronte.

The screenshot shows the top of the website with the logo 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINOLI DEL MESSAGGERO MARITTIMO' and the URL 'Messaggero Marittimo.it'. The main headline reads 'Signorini sul coronavirus: Volumi del porto di Genova al -5%'. Below the headline is a sub-headline 'Preoccupa l'incertezza sui tempi di ripresa' and the author's name 'Giulia Sarti'. A photo of Paolo Emilio Signorini is visible. On the right side, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e regione', and 'Indirizzo email', along with a 'Maggiori info' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI VIDEO' with various news snippets.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Così il coronavirus spaventa il porto di Genova (e non solo) / REPORTAGE

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



Affari Italiani

Genova, Voltri

Cma Cgm: da Genova a Piacenza viaggeranno 300 Teu a settimana

Roma, 11 feb. (Adnkronos) - E' partito l' 8 febbraio il nuovo servizio offerto da Cma Cgm, azienda francese tra le prime compagnie di navigazione del mondo, con trazione affidata alla Gts Rail. Il Piacenza Rail Shuttle, così si chiama la 'linea', partirà tre volte a settimana dal porto di Genova per poi dirigersi, via binario, verso l' hub di Piacenza, definito non solo capitale della logistica su ferro del Nord Italia ma anche crocevia geografico naturale dei traffici europei. "Ancora una volta si è dato più valore alla sostenibilità economica e ambientale della logistica", sottolinea Alessio Muciaccia, ceo di Gts. A Genova gli orari dei treni sono perfettamente sincronizzati con gli arrivi e le partenze delle navi di Cma Cgm, fornendo ai clienti un collegamento costante e continuo ai servizi di navigazione del gruppo, tra cui Amerigo (Mediterraneo - Nord America East Coast), Mex (Mar Mediterraneo - Medio Oriente / India), Nemo (North Europa - Mar Mediterraneo - Australia - Asia meridionale - Subcontinente indiano) e Sirius (East Coast South America - Mediterraneo occidentale). Si parte con 300 Teu (twenty-foot equivalent unit, la misura standard di volume nel trasporto dei container) a settimana di capacità e più di 1.700 località a cui i clienti avranno accesso attraverso le regioni industriali di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Questo servizio è l' alternativa al trasporto su strada che consente ai fruitori del servizio di ridurre ancora di più il loro impatto sul carbonio, è indipendente dalla congestione stradale e perciò offre una migliore pianificazione e di conseguenza maggiore certezza.



Cma Cgm: da Genova a Piacenza viaggeranno 300 Teu a settimana

Roma, 11 feb. (Adnkronos) - E' partito l' 8 febbraio il nuovo servizio offerto da Cma Cgm, azienda francese tra le prime compagnie di navigazione del mondo, con trazione affidata alla Gts Rail. Il Piacenza Rail Shuttle, così si chiama la 'linea', partirà tre volte a settimana dal porto di Genova per poi dirigersi, via binario, verso l' hub di Piacenza, definito non solo capitale della logistica su ferro del Nord Italia ma anche crocevia geografico naturale dei traffici europei. "Ancora una volta si è dato più valore alla sostenibilità economica e ambientale della logistica", sottolinea Alessio Muciaccia, ceo di Gts. A Genova gli orari dei treni sono perfettamente sincronizzati con gli arrivi e le partenze delle navi di Cma Cgm, fornendo ai clienti un collegamento costante e continuo ai servizi di navigazione del gruppo, tra cui Amerigo (Mediterraneo - Nord America East Coast), Mex (Mar Mediterraneo - Medio Oriente / India), Nemo (North Europa - Mar Mediterraneo - Australia - Asia meridionale - Subcontinente indiano) e Sirius (East Coast South America - Mediterraneo occidentale). Si parte con 300 Teu (twenty-foot equivalent unit, la misura standard di volume nel trasporto dei container) a settimana di capacità e più di 1.700 località a cui i clienti avranno accesso attraverso le regioni industriali di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Questo servizio è l' alternativa al trasporto su strada che consente ai fruitori del servizio di ridurre ancora di più il loro impatto sul carbonio, è indipendente dalla congestione stradale e perciò offre una migliore pianificazione e di conseguenza maggiore certezza.



Trasporti:Cma Cgm,dalla nave al binario la logistica è green

300 Teu da Genova a Piacenza. Trazione affidata a Gts Rail

È partito l'8 febbraio il nuovo servizio offerto da Cma Cgm, azienda francese tra le prime compagnie di navigazione del mondo, con trazione affidata alla Gts Rail. Il Piacenza Rail Shuttle, così si chiama la 'linea', partirà tre volte a settimana dal porto di Genova per poi dirigersi, via binario, verso l'hub di Piacenza, definito non solo capitale della logistica su ferro del Nord Italia ma anche crocevia geografico naturale dei traffici europei. "Ancora una volta si è dato più valore alla sostenibilità economica e ambientale della logistica. - afferma Alessio Muciaccia, ceo di Gts - A Genova gli orari dei treni sono perfettamente sincronizzati con gli arrivi e le partenze delle navi di Cma Cgm, fornendo ai clienti un collegamento costante e continuo ai servizi di navigazione del gruppo, tra cui Amerigo (Mediterraneo - Nord America East Coast), Mex (Mar Mediterraneo - Medio Oriente / India), Nemo (North Europa - Mar Mediterraneo - Australia - Asia meridionale - Subcontinente indiano) e Sirius (East Coast South America - Mediterraneo occidentale). Si parte con 300 TEU a settimana di capacità e più di 1.700 località a cui i clienti avranno accesso attraverso le regioni industriali di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Questo servizio è l'alternativa al trasporto su strada che consente ai fruitori del servizio di ridurre ancora di più il loro impatto sul carbonio, è indipendente dalla congestione stradale e perciò offre una migliore pianificazione e di conseguenza maggiore certezza.(ANSA).



Porto di Genova, partita la linea Piacenza Rail Shuttle per i container di Cma Cgm

Il treno partirà tre volte a settimana dal porto di Genova per poi dirigersi verso l'hub di Piacenza

È partito l'8 febbraio il nuovo servizio via treno offerto da Cma Cgm, azienda francese tra le prime compagnie di navigazione del mondo, con trazione affidata alla Gts Rail. Il Piacenza Rail Shuttle, così si chiama la linea, partirà tre volte a settimana dal porto di Genova per poi dirigersi, via binario, verso l'hub di Piacenza. A Genova gli orari dei treni sono sincronizzati con gli arrivi e le partenze delle navi di Cma Cgm, fornendo ai clienti un collegamento ai servizi di navigazione del gruppo, tra cui Amerigo (Mediterraneo - Nord America East Coast), Mex (Mar Mediterraneo - Medio Oriente / India), Nemo (North Europa - Mar Mediterraneo - Australia - Asia meridionale - Subcontinente indiano) e Sirius (East Coast South America - Mediterraneo occidentale). Si parte con 300 Teu a settimana di capacità e più di 1.700 località a cui i clienti avranno accesso attraverso le regioni industriali di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Questo servizio si pone come alternativa al trasporto su strada che consente ai fruitori del servizio di ridurre ancora di più il loro impatto sul carbonio, è indipendente dalla congestione stradale e perciò offre una migliore pianificazione e di conseguenza maggiore certezza.

News - News 11.02.20

Notizie sempre attualizzate

Quotidiano di economia, finanza e marketing territoriale

Finanza | Previsioni | Territorio | Turismo | Diritto Lavoro | Staff 4.0 | Tutte Le Categorie

Conf. Stampa | Lig |

Porto di Genova, partita la linea Piacenza Rail Shuttle per i container di Cma Cgm

Il treno partirà tre volte a settimana dal porto di Genova per poi dirigersi verso l'hub di Piacenza.

In redazione: Lunedì 10 febbraio

PRAXI | CINCO PARTNERS

È partito l'8 febbraio il nuovo servizio via treno offerto da Cma Cgm, azienda francese tra le prime compagnie di navigazione del mondo, con trazione affidata alla Gts Rail. Il Piacenza Rail Shuttle, così si chiama la linea, partirà tre volte a settimana dal porto di Genova per poi dirigersi, via binario, verso l'hub di Piacenza.

A Genova gli orari dei treni sono sincronizzati con gli arrivi e le partenze delle navi di Cma Cgm, fornendo ai clienti un collegamento ai servizi di navigazione del gruppo, tra cui Amerigo (Mediterraneo - Nord America East Coast), Mex (Mar Mediterraneo - Medio Oriente / India), Nemo (North Europa - Mar Mediterraneo - Australia - Asia meridionale - Subcontinente indiano) e Sirius (East Coast South America - Mediterraneo occidentale).

Si parte con 300 Teu a settimana di capacità e più di 1.700 località a cui i

Seguici su
facebook
LinkedIn

EVENTI IN LIGURIA

CMA CGM: da Genova a Piacenza viaggeranno 300 TEU a settimana. Trazione affidata a GTS RAIL

(FERPRESS) - Roma, 11 FEB - È partito l' 8 febbraio il nuovo servizio offerto da CMA CGM, azienda francese tra le prime compagnie di navigazione del mondo, con trazione affidata alla GTS RAIL. Il Piacenza Rail Shuttle, così si chiama la 'linea', partirà tre volte a settimana dal **porto di Genova** per poi dirigersi, via binario, verso l' hub di Piacenza, definito non solo capitale della logistica su ferro del Nord Italia ma anche crocevia geografico naturale dei traffici europei. "Ancora una volta si è dato più valore alla sostenibilità economica e ambientale della logistica - afferma Alessio Muciaccia, ceo di GTS. A **Genova** gli orari dei treni sono perfettamente sincronizzati con gli arrivi e le partenze delle navi di Cma Cgm, fornendo ai clienti un collegamento costante e continuo ai servizi di navigazione del gruppo, tra cui AMERIGO (Mediterraneo - Nord America East Coast), MEX (Mar Mediterraneo - Medio Oriente / India), NEMO (North Europa - Mar Mediterraneo - Australia - Asia meridionale - Subcontinente indiano) e SIRIUS (East Coast South America - Mediterraneo occidentale). Si parte con 300 TEU a settimana di capacità e più di 1.700 località a cui i clienti avranno accesso attraverso le regioni industriali di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Questo servizio è l' alternativa al trasporto su strada che consente ai fruitori del servizio di ridurre ancora di più il loro impatto sul carbonio, è indipendente dalla congestione stradale e perciò offre una migliore pianificazione e di conseguenza maggiore certezza.



Gts Rail, al via il servizio Genova-Piacenza con 300 teu/settimana

Genova È stato inaugurato a Genova sabato scorso, 8 febbraio, il nuovo servizio offerto dalla compagnia francese Cma Cgm con trazione affidata alla Gts Rail. Il Piacenza Rail Shuttle partirà tre volte a settimana dal porto ligure da dove raggiungerà l'hub di Piacenza. A Genova gli orari dei treni sono sincronizzati con gli arrivi e le partenze delle navi di Cma Cgm, fornendo ai clienti un collegamento costante e continuo ai servizi di navigazione del gruppo, tra cui Amerigo (Mediterraneo Nord America East Coast), Mex (Mar Mediterraneo Medio Oriente / India), Nemo (North Europa - Mar Mediterraneo Australia Asia meridionale Subcontinente indiano) e Sirius (East Coast South America Mediterraneo occidentale). Il servizio è partito con 300 teu a settimana di capacità e più di 1.700 località a cui i clienti avranno accesso attraverso le regioni industriali di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.



Gts Rail, al via il servizio Genova-Piacenza con 300 teu/settimana

11 FEBBRAIO 2020 - Dellestima



Genova - È stato inaugurato a Genova sabato scorso, 8 febbraio, il nuovo servizio offerto dalla compagnia francese Cma Cgm con trazione affidata alla Gts Rail. Il Piacenza Rail Shuttle partirà tre volte a settimana dal porto ligure da dove raggiungerà l'hub di Piacenza.

A Genova gli orari dei treni sono sincronizzati con gli arrivi e le partenze delle navi di Cma Cgm, fornendo ai clienti un collegamento costante e continuo ai servizi di navigazione del gruppo, tra cui Amerigo (Mediterraneo - Nord America East Coast), Mex (Mar Mediterraneo - Medio Oriente / India), Nemo (North Europa - Mar Mediterraneo - Australia - Asia meridionale - Subcontinente indiano) e Sirius (East Coast South America - Mediterraneo occidentale). Il servizio è partito con 300 teu a settimana di capacità e più di 1.700 località a cui i clienti avranno accesso attraverso le regioni industriali di Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

Articoli correlati

- Moby, società per ristrutturare il debito
- Milano - La compagnia di navigazione Sidel ha concluso un...
- Piacenza Paa-Sud, focus ai grandi colli
- Genova - Ebanco, arrivato in centro città, a pochi metri dal...

Porti: confronto a Genova su controllo inquinamento fumo navi

Con assessore Maresca, rappresentanti Regione e dell' AdSP

Si è svolto a **Genova** il primo incontro ufficiale dedicato al controllo dell'inquinamento causato dai fumi delle navi. L' assessore del comune di **Genova** allo Sviluppo economico Portuale, Logistica e Fondi Europei, Francesco Maresca, ha dato seguito alle richieste dei Comitati Ambientali organizzando un tavolo cui hanno partecipato anche rappresentanti di Regione ed AdSP. Presenti anche i presidenti dei Municipi Centro Est e Centro Ovest, Andrea Carratù e Renato Falcidia. "Lo sviluppo economico di una città dipende anche dalla realizzazione di una proficua sinergia tra **porto** e città - afferma Maresca - come nel caso di Pra' Imarium, che ha già dato i primi risultati e per cui stiamo attivando follow up per ogni gruppo di lavoro tenutosi da novembre ad oggi, intraprendendo un percorso comune di dialogo tra amministrazioni e cittadini. Obiettivo è promuovere azioni concrete nei confronti del Governo per uniformare la legislazione italiana in materia di green economy. Il punto di arrivo è l' elettrificazione delle banchine del **porto** di **Genova** e proporre incentivi fiscali agli operatori che le utilizzano. Incentivi che chiediamo vengano dal Governo". Tra 15 giorni un nuovo incontro che vedrà gli stessi attori seduti al tavolo, insieme ai rappresentanti di Capitaneria di **Porto** ed Assarmatori, per promuovere le prime azioni.(ANSA).



Genova24

Genova, Voltri

Fumi delle navi in porto, a Tursi al via i tavoli di confronto sul controllo dell' inquinamento

Genova. Si è svolto stamattina il primo incontro ufficiale dedicato al controllo dell' inquinamento causato dai fumi delle navi. L' assessore allo Sviluppo

Genova . Si è svolto stamattina il primo incontro ufficiale dedicato al controllo dell' inquinamento causato dai fumi delle navi. L' assessore allo Sviluppo Economico Portuale, Logistica e Fondi Europei, Francesco Maresca, ha dato seguito alle richieste dei Comitati Ambientali organizzando un tavolo cui hanno partecipato anche rappresentanti di Regione ed **AdSP**. Presenti anche i presidenti dei Municipi Centro Est e Centro Ovest, Andrea Carratù e Renato Falcidia. 'Lo sviluppo economico di una città dipende anche dalla realizzazione di una proficua sinergia tra porto e città - afferma Maresca - come nel caso di Pra' Imarium, che ha già dato i primi risultati e per cui stiamo attivando follow up per ogni gruppo di lavoro tenutosi da novembre ad oggi, intraprendendo un percorso comune di dialogo tra amministrazioni e cittadini. Obiettivo è promuovere azioni concrete nei confronti del Governo per uniformare la legislazione italiana in materia di green economy. Il punto di arrivo è l' elettrificazione delle banchine del porto di Genova e proporre incentivi fiscali agli operatori che le utilizzano. Incentivi che chiediamo vengano dal Governo'. Tra 15 giorni un nuovo incontro che vedrà gli stessi attori seduti al tavolo, insieme ai rappresentanti di Capitaneria di Porto ed Assarmatori, per promuovere le prime azioni.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Ispezione di maritime security della Commissione Europea al porto di Genova

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".



Ispezione di maritime security della Ce a Genova

Giulia Sarti

GENOVA Si è conclusa lo scorso 7 Febbraio, dopo cinque giorni, l'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 riguarda le navi e gli impianti portuali, che dell'intero comprensorio portuale. La notizia, comunicata dalla Capitaneria di porto di Genova, spiega che 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. A conclusione dell'ispezione di maritime security si è dato esito molto positivo: 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.



Crociere, Fincantieri consegna a Genova la Scarlet Lady

Genova Tutto pronto, al cantiere navale di Sestri Ponente (Genova), per la presentazione della prima nave della flotta Virgin : la Scarlet Lady, realizzata da Fincantieri su richiesta del miliardario-visionario Richard Branson. La Scarlet Lady sarà presentata al pubblico di addetti ai lavori e giornalisti mercoledì 13 febbraio, con una cerimonia che si preannuncia - come quelle che l'hanno preceduta - 'pirotecnica'. Il dossier cantieri nelle mani dell'Ue Le regole di concorrenza sono state elaborate tempo fa quando ancora non c'era, almeno ai livelli attuali, il mercato globale, riproporle adesso e continuare ad applicarle in modo pedissequo è un errore. Lo ha detto nei giorni scorsi il presidente del Consiglio Giuseppe Conte in riferimento alla proposta di fusione Fincantieri-Stx, su cui la Commissione europea ha sollevato timori per la concorrenza. Conte ha spiegato di aver parlato di questo dossier con la presidente Ursula von der Leyen. Riferendosi sempre alla fusione Fincantieri/Stx Conte ha aggiunto che da parte del sistema Italia c'è molta attenzione su questo progetto industriale e che applicare le norme di concorrenza in modo pedissequo è autolimitativo per i nostri campioni industriali: dobbiamo favorire la crescita dei nostri campioni che competono con il mercato globale come in questo caso e vanno messi nelle condizioni per poterlo fare. Per questo dobbiamo applicare le regole di concorrenza già adesso con prudenza e ragionevolezza. Recentemente la Commissione ha esteso la scadenza della decisione finale sulla fusione tra Fincantieri e Stx (Chantiers de l'Atlantique), inizialmente prevista per il 17 marzo, al 17 aprile in accordo con le parti e sulla base del regolamento Ue sulle fusioni. Il tempo supplementare serve alle parti per sottomettere ulteriori informazioni oppure nuovi impegni per convincere l'antitrust Ue a dare il via libera all'operazione. Impegni che riguardano rimedi per superare i problemi di concorrenza sollevati da Bruxelles . A fine ottobre la Commissione aveva avviato un'indagine approfondita ritenendo che in un mercato già concentrato e con limitazioni di capacità, l'operazione proposta possa eliminare l'importante forza concorrenziale rappresentata da Chantiers de l'Atlantique. L'Antitrust Ue aveva rilevato ' ingenti ostacoli all'ingresso nel mercato della costruzione di navi da crociera, dovuti alla natura altamente complessa di questo settore, in cui sono richieste, in particolare, infrastrutture specifiche, consolidate competenze ingegneristiche e progettuali, così come notevoli capacità di gestione per coordinare le centinaia di fornitori e subappaltatori che intervengono in tutto il processo di costruzione'. Il Garante Ue aveva anche stabilito in via preliminare che non è presumibile l'emergere di nuovi costruttori qualificati in tempo utile a contrastare i probabili effetti negativi dell'operazione, che potrebbe quindi ridurre seriamente la concorrenza in questo mercato determinando un innalzamento dei prezzi, una riduzione della scelta e un freno all'innovazione.



Crociere, Fincantieri consegna a Genova la Scarlet Lady

11 FEBBRAIO 2020 - Inedito



Genova - Tutto pronto, al cantiere navale di Sestri Ponente (Genova), per la presentazione della prima nave della flotta Virgin: la Scarlet Lady, realizzata da Fincantieri su richiesta del miliardario-visionario Richard Branson. La Scarlet Lady sarà presentata al pubblico di addetti ai lavori e giornalisti mercoledì 13 febbraio, con una cerimonia che si preannuncia - come quelle che l'hanno preceduta - 'pirotecnica'.



Il dossier cantieri nelle mani dell'Ue
"Le regole di concorrenza sono state elaborate tempo fa"

IL PRESIDENTE TOTI

«Preoccupazioni per porti e merci»

Meno rilevante il rischio del calo nel numero di villeggianti in Liguria

«Il coronavirus ci preoccupa abbastanza sul sistema portuale e delle merci. La quota di cinesi in Liguria non è così significativa da farci tremare, anche se certo è una battuta d'arresto rispetto all'aumento che poteva significare il turismo cinese». Lo ha detto il presidente Giovanni Toti lunedì alla Borsa internazionale del turismo a Milano. Gli effetti legati all'epidemia «sicuramente preoccupano soprattutto le sedi delle aziende liguri che nel Far East sono moltissime. E il traffico contenitori che vale circa il 20% della nostra portualità. C'è da dire che al momento le principali linee di navigazione, Msc, la cinese Cosco e la danese Maersk, non hanno cancellato alcuno scalo. Il sistema di protocolli di sicurezza del porto sta funzionando».

Viale Italia, stop alla piazza sospesa Risputa l' idea dell' interrimento

La Soprintendenza bocchia il progetto voluto dall' amministrazione. Che assicura: «Il collegamento tra i Giardini e la passeggiata Morin si farà. Valuteremo le alternative e uno studio di fattibilità per il tunnel»

LA SPEZIA La Soprintendenza bocchia la passerella pedonale su viale Italia, e a Palazzo civico si torna a prendere in considerazione l' idea di interrare il traffico della principale arteria di comunicazione urbana per collegare il centro città al suo mare. A stretto giro di posta dal parere con cui l' ente del ministero ha silurato il progetto da 1,8 milioni di euro griffato dall' architetto Alfonso Femia - reso noto nel consiglio comunale di lunedì sera - la giunta si interroga su come procedere. Quanto detto dalla Soprintendenza d' altronde lascia pochi margini operativi: pur riconoscendo la validità progettuale, il vincolo storico sui giardini e l' obbligo di mantenere inalterate le visioni prospettiche sono montagne impossibili da aggirare, tali da obbligare Palazzo civico a pensare altre strade. «Quello di collegare il fronte a mare con il resto della città è un obiettivo che vogliamo cogliere, e siamo consapevoli che viale Italia è un ostacolo importante: per questo - annuncia l' assessore ai lavori pubblici, Luca Piaggi - lavoreremo per studiare tutte le alternative, anche quelle tecnicamente più difficoltose ed economicamente più onerose, per capire come si può fare». Inevitabile che tra le ipotesi che saranno studiate a fondo questa volta ci sia anche quella di interrare il traffico di parte di viale Italia, così da fondere i giardini storici di via Mazzini con la passeggiata Morin. Un' idea rimasta tale per anni, e che ora sarà finalmente approfondita in tutti i suoi dettagli. «È una delle alternative che saranno studiate - spiega Piaggi -. Fino a oggi si sono presentati solo studi di fattibilità, ma non uno studio di fattibilità completo in grado di approfondire questa soluzione: in questo modo potremo conoscerne sia il costo, sia tutti gli aspetti tecnici». Una delle alternative discusse nei mesi addietro nell' ambito delle commissioni consiliari riguarda invece la realizzazione di un sottopasso pedonale e ciclabile che da via Diaz sbuchi dalle parti del ponte Revel. In attesa di capire la strada intrapresa da Palazzo civico, ci sono alcune certezze. La prima riguarda la decisione dell' amministrazione di non andare al muro contro muro con la Soprintendenza, abbandonando il progetto della passerella e della piazza sospesa che tante divisioni aveva provocato (anche in seno alla maggioranza, ndr). La seconda è che il Comune dovrà valutare in breve tempo come spendere le somme destinate inizialmente al progetto, nell' ambito degli oltre 7,6 milioni di euro che la Regione Liguria aveva dedicato alla Spezia nella distribuzione del Fondo strategico sulle infrastrutture. Un piano che, quando fu presentato, aveva individuato in 800mila euro la somma prevista per la realizzazione della passerella: una cifra lievitata a tal punto da inglobare anche le somme previste per un' altra opera individuata nel gennaio 2018 e poi stralciata, ovvero la riqualificazione di via Diaz e via Mazzini. Ora le somme - 1,8 milioni di euro - dovranno essere redistribuite su altre opere per evitare che vengano perse, e a questo punto sarà inevitabile un confronto tra Comune e Regione per capire come muoversi. «Nei prossimi giorni si terrà una riunione per vedere come distribuire questi fondi su altri progetti» sottolinea l' assessore ai lavori pubblici. Non solo. Con l' abbandono del progetto da parte dell' amministrazione Peracchini, si aprono interrogativi anche sulle opere che l' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale aveva pensato di mettere in campo proprio nell' area compresa tra la passeggiata Morin e il ponte Revel, così da rendere completa la riqualificazione di quella parte di città. L' ente **portuale** aveva stanziato una somma pari a quella investita dal Comune nella passerella pedonale: cosa succederà ora, dopo lo stop al progetto comunale? «Con





La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

ci vedremo sicuramente nei prossimi giorni per capire se vogliono continuare le opere nella loro area di competenza» spiega Luca Piaggi. Nel frattempo però le opposizioni chiedono il conto di quella che definiscono una «plateale figuraccia». Nel mirino di Guido Melley di LeAli a Spezia, Marco Raffaelli del Pd, Federica Pecunia di Italia Viva, Massimo Lombardi di 'Spezia bene comune', Luigi Liguori di 'Spezia bella forte ed unita', Paolo Manfredini del Partito Socialista, e di Lorenzo Forcieri di Avanti Insieme, finiscono il sindaco e la giunta «che hanno voluto testardamente portare avanti il progetto della piazza sospesa, la passerella inutile, invasiva e costosa che abbiamo contestato duramente sin dal primo momento. La Soprintendenza regionale ha smontato pezzo per pezzo uno dei progetti chiave di questa amministrazione, che sino ad ora ha dimostrato di navigare a vista: si pensi al progetto di riqualificazione di Piazza Cavour, tornato nelle nebbie, piuttosto che al tanto decantato tunnel di Monasteroli, un' altra idea balzana e totalmente inutile per la città. Crediamo che l' assessore Piaggi, visto l' ennesimo progetto naufragato, debba prendere atto del suo fallimento e cortesemente togliere il disturbo». Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

La piazza sospesa bocciata dalle Belle Arti ma i finanziamenti resteranno in città

Un milione e mezzo della Regione. L' opposizione: «Piaggi si dimetta», ma il sindaco conferma la fiducia all' assessore

Marco Toracca / LA SPEZIA «Le risorse destinate alla passerella di viale Italia con la piazza sospesa rimarranno alla Spezia. Si tratta di fondi regionali e siamo già al lavoro per individuare altre opere». Lo dice il sindaco Pierluigi Peracchini dopo che la Soprintendenza ai beni archeologici, belle arti e paesaggio della Liguria ha bocciato il progetto di collegamento tra il centro città e il lungomare con l' infrastruttura studiata dall' architetto Alfonso Femia. Uno stop annunciato durante il consiglio comunale di lunedì sera e che ha preceduto la discussione di una mozione dell' opposizione di centrosinistra sul dossier passerella. A darne notizia Luca Piaggi, assessore comunale ai Lavori pubblici che sottolinea come il nodo viario di viale Italia rimanga sotto l' attenzione del Comune. «L' obiettivo di risolvere il nodo che volevamo sciogliere con quell' opera pubblica resta», spiega Piaggi nel corso dell' assemblea municipale riassumendo in pochi minuti la vicenda del progetto spiegato per settimane nel corso di riunioni di commissione e vertici in Comune. Uno stop choc per l' opposizione di centrosinistra che chiede subito le dimissioni del responsabile dei Lavori pubblici della giunta Peracchini. Il capo dell' amministrazione comunale però sgombra subito il campo da equivoci confermando la fiducia nel suo collaboratore. «Il parere degli enti vanno rispettati - dice Peracchini - sollecito la fine di ogni strumentalizzazione perché ho piena fiducia nell' assessore Piaggi». «Il metodo di lavoro sul progetto della piazza sospesa è stato più che corretto - aggiunge il sindaco - e rappresenta un caso di buona amministrazione. In Italia le procedure amministrative, in particolare per le grandi opere, prevedono passaggi ineludibili presso altri enti e pur non condividendo il parere della Soprintendenza lo rispettiamo. Inoltre il progetto aveva un piano di città pienamente condiviso con l' **Autorità di sistema portuale** che aveva riservato risorse apposite». Prosegue il primo cittadino: «Non abbiamo perso né tempo né denaro. Non accetto lezioni dal centrosinistra che ha lasciato a questa città tutti progetti a metà o con grandi problemi in carico. Parlo delle pendenze finanziarie della Festa della Marineria, dell' appalto bloccato per la ristrutturazione della biblioteca Mazzini che abbiamo risolto e dei 550 milioni di debito di Acam per fare alcuni esempi». Da Genova Giacomo Giampedrone, assessore alle Infrastrutture della Regione sottolinea: «I fondi per la piazza sospesa restano alla Spezia. Si tratta di un milione e 500 mila euro che sarà utilizzato per lo sviluppo e la crescita della città. Dal punto di vista amministrativo saranno destinati di nuovo alla città dal prossimo comitato di fondo strategico che si terrà entro fine mese». -



Città della Spezia

La Spezia

Piazza sospesa bocciata dalla Soprintendenza. Si cercano alternative

Ieri sera in consiglio comunale l'assessore Piaggi ha confermato le voci che circolavano da qualche giorno: "Uffici già al lavoro per cercare soluzioni differenti".

La Spezia - Tutto da rifare. La Soprintendenza Ligure ha comunicato la sua decisione di bocciare il progetto della piazza sospesa proposto dall'amministrazione comunale per collegare via Diaz e via passeggiata Morin sorvolando viale Italia. Lo ha ufficializzato ieri sera l'assessore ai lavori pubblici Luca Piaggi nel corso del consiglio comunale straordinario che si è svolto sul tema della passerella in seguito alla richiesta dell'opposizione. I giochi sono stati aperti dal capogruppo di Leali a Spezia, Guido Melley, che ha parlato dell'elaborato dell'architetto Alfonso Femia come di un progetto molto impattante, oneroso inutile e calato dall'alto, invitando a fermare tutto per studiare alternative. Immediata la replica di Piaggi: "E' pervenuto oggi il parere con esito negativo da parte della Soprintendenza, ma per noi resta cogente il tema del collegamento della città con il mare. Pertanto gli uffici tecnici stanno studiando soluzioni alternative da finanziare con le risorse che erano già state stanziare ma che potrebbero anche avere costi superiori. Il consigliere Roberto Centi, di Leali a Spezia, ha ricordato la storia della città e l'importanza ricoperta in passato dalla pianificazione urbanistica, proponendo rinunciare al progetto e di salvaguardare le ultime testimonianze dell'unico approdo portuale che aveva la città fino al 1800 presenti proprio all'incrocio tra viale Italia e via Diaz. Per la maggioranza ha preso la parola Fabio Cenerini capogruppo di Forza Italia: "Apprendo positivamente del parere della Soprintendenza Ma adesso mi domando cosa stiamo facendo. La discussione di stasera è solamente una perdita di tempo". Di parere opposto il capogruppo Pd, Marco Raffaelli: "Su quel progetto sono stati stanziati ben 4 milioni di euro, due da parte del Comune e due dall'Autorità di sistema portuale. Ritengo si debba fare una discussione su come spendere ora quei soldi. Perché non potenziare il progetto di Piazza Cavour? Perché non cercare altre soluzioni per i parcheggi in città? Sono stati sperperati soldi per progettare questo intervento. Così come per il tunnel di monesteroli, forse sarebbe meglio valutare il da farsi". Luigi Liguori consigliere di Spezia bella forte unita seghetto sfiduciato mentre Umberto Costantini capogruppo di Spezia Popolare ha insistito dai banchi della maggioranza nel definire la discussione sterile. "Noi staremmo perdendo tempo? Voi - ha risposto Lorenzo Forcieri, di Avantinsiene - lo avete fatto per mesi su un progetto che non è stato nemmeno in grado di essere approvato dalla Soprintendenza. Spostiamo queste risorse su Piazza Cavour". Paolo Manfredini, esponente del Psi, ha sostenuto che sarebbe stato utile capire le motivazioni della Soprintendenza e ha invitato a rimettere il dibattito al centro della discussione. Mentre l'opposizione continuava a far piovere critiche sull'operato dell'amministrazione, durante le dichiarazioni di voto il sindaco Pierluigi Peracchini ha preso la parola per declamare un lungo elenco di cose fatte e di progetti portati a termine, trovati sulla scrivania al momento dell'insediamento. Un tono piccato, quello del primo cittadino, che ha ottenuto l'applauso del centrodestra. Epilogo scontato per la mozione in discussione: bocciata da una maggioranza compatta, come non si era mai vista sul tema della piazza sospesa. Martedì 11 febbraio 2020 alle 10:45:00 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdela.



Città della Spezia

La Spezia

Piazza sospesa, il sindaco: "Massima fiducia nell'opera di Piaggi"

Levata di scudi da "Cambiamo!": "Solo i rancorosi tifano contro, per riportare Spezia ferma ai loro anni bui".

La Spezia - Il sindaco Pierluigi Peracchini risponde alle opposizioni in merito alla Piazza sospesa. "Il metodo per il progetto sulla Piazza sospesa - si legge in una nota del primo cittadino - è più che corretto e rappresenta solo un caso di buona amministrazione. In Italia le procedure amministrative, soprattutto per le grandi opere, prevedono passaggi ineludibili anche di altri enti: per la Piazza sospesa abbiamo seguito pedissequamente la procedura prevista e non possiamo fare altro che prendere atto del parere della Soprintendenza, pur non condividendolo. Inoltre, il progetto aveva una visione di futuro della città pienamente condiviso con l' **Autorità di Sistema Portuale** che aveva riservato delle risorse proprio per la grande potenzialità di riqualificare tutta la zona e di avvicinare il mare alla città. "Ribadisco la mia fiducia nell' assessore Piaggi - prosegue - per la correttezza del lavoro fatto: non abbiamo perso né tempo né denaro degli spezzini perché tutte le risorse provengono da Regione Liguria che hanno l' unico obiettivo di migliorare la nostra città. Le idee si sviluppano in progetti di fattibilità e quando è il momento opportuno si chiede il parere nelle sedi competenti, e così abbiamo fatto, risparmiando cause e contenziosi infiniti, perdite di tempo e risorse per tutta la cittadinanza. Sottolineo inoltre che, come confermato dall' Assessore Giampedrone, le risorse destinate alla Piazza Sospesa rimarranno alla Spezia e siamo infatti già al lavoro per individuare altre opere". "La Piazza Sospesa purtroppo non è andata in porto - si legge nella nota -, ma tra tutto il lavoro che stiamo facendo stiamo già ponendo rimedio alla prima dimenticanza incredibile e incresciosa della sinistra: stiamo facendo tutti gli allacci fognari della città per evitare che gli scarichi vadano in mare, visto che in cinquant' anni di amministrazione di sinistra tra tante velleità nessuno aveva mai pensato di farle, né nelle periferie, né in Via Veneto in pieno centro. Inoltre, lo ricordo per amore di cronaca, che per la Piazza Sospesa abbiamo seguito un metodo esattamente contrario a quello che fino ad oggi erano abituati gli spezzini. Della sinistra tutti ricordano ancora progetti lasciati a metà e sempre impigliati in innumerevoli cause: solo ad esempio sono "merito" loro i 550 milioni di debiti di Acam, i debiti fatti per la festa della Marineria, l' appalto bloccato della ristrutturazione della Biblioteca Mazzini a cui noi abbiamo posto rimedio, la nuova sede universitaria senza scale di emergenza che abbiamo dovuto risolvere e la non conclusione dell' ex deposito di ATC. Disastri che hanno pregiudicato il futuro della Città. Concludo rispedendo al mittente tutte le accuse e invitando le opposizioni a fare un lungo esame di coscienza sul loro passato amministrativo mentre rivendico invece con orgoglio tutto quello che l' Amministrazione sta facendo in materia di lavori pubblici e non solo". "Ancora una volta l' opposizione si getta a capofitto nelle critiche, portando avanti il suo sport preferito: la caccia al colpevole. Facile aggredire omettendo i fatti, come il precedente via libera alla passerella. È incredibile, gioiscono perché la Sovrintendenza blocca gli investimenti e Pessina chiede soldi agli spezzini. Non c' è che dire, complimenti per il coraggio!" I consiglieri di Cambiamo! Marco Frascatore, Andrea Biagi ed Enzo Ceragioli, replicano alle critiche delle opposizioni sul progetto della piazza sospesa. "Siamo ogni giorno più stupiti dalla sfrontatezza delle minoranze nell' attaccare il sindaco Peracchini e anche l' operato dei suoi assessori, in questo caso Luca Piaggi - continuano Frascatore, Biagi e Ceragioli - soprattutto perché si tratta di chi ha avuto a che fare con giunte che hanno ridotto la nostra città ai minimi termini, non a caso gli spezzini li hanno bocciati alle ultime elezioni". "Sappiamo bene che sia dura da ammettere, ma la giunta





Citta della Spezia

La Spezia

e progetti bloccati - argomentano - come le frane a Montalbano e Viseggi, le fognature di via Veneto Valdellora e Canaletto, un nuovo impianto di illuminazione, la biblioteca Mazzini e l' università, il censimento del verde pubblico e la cura dei giardini storici, i piani idraulici e di rischio geomorfologico, il Coc di Protezione Civile. È evidente che stiamo rimettendo in marcia la città, la stiamo proiettando verso il futuro, ma per chi sa solo criticare è difficile da vedere". "Riguardo alla passerella, si tratta di un progetto che mirava finalmente a ricongiungere la città al suo mare, iniziativa mai davvero attuata in passato, al quale era stato dato in precedenza un parere positivo, è chiaro a questo punto che si è perso del tempo a causa della macchina burocratica della Soprintendenza, ma senza sprecarne altro si concorderà subito con la Regione come reimpiegare la risorse a disposizione, sperando che le opposizioni non dicano solo no. Solo i rancorosi tifano contro, per riportare Spezia ferma ai loro anni bui", concludono. Martedì 11 febbraio 2020 alle 17:51:49 Redazione.

Avvisatore Marittimo

La Spezia

Porto di La Spezia e Tarros insieme alla Fruit Logistica

«Fruit Logistica offre enormi opportunità di intercettare nuovi clienti». Ne è convinto Danilo Ricci, general manager del gruppo Tarros, presente alla fiera di Berlino con una folta delegazione. "Il gruppo Tarros ha presentato in questi giorni le numerose soluzioni che oggi è in grado di offrire: un vero e proprio network per garantire un servizio costante ed efficiente. Ogni giorno il gruppo, grazie al lavoro delle sue 600 persone, collega con le sue navi ed i suoi mezzi 16 paesi, 30 porti ed oltre 300 milioni di abitanti dell'area mediterranea. Interesse per i nostri servizi -ha sottolineato Ricci- è stato manifestato anche da nuovi operatori appartenenti a diversi settori merceologici presenti in fiera". Anche quest'anno l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale è presente nella capitale tedesca all'edizione 2020 di Fruit Logistica, con una delegazione formata dalla presidente Carla Roncallo e dalla responsabile della comunicazione, promozione e marketing Monica Fiorini. Assieme all'ente, nello stesso stand, anche la delegazione di Tarros, guidata dal brand manager del gruppo, Mauro Solinas. Con loro anche l'amministratore delegato di Tarros Egitto, Hani Rashid.

The image shows a screenshot of the COSCO SHIPPING website. At the top, it displays the company logo and name: COSCO SHIPPING LINES CO. LTD. Below this, there are several service listings for different regions:

- SERVIZIO NORD EUROPA - NET SERVICE - settimanale**
da Salerno per
Falsburgo - Danzica - Berlino
Possibilità di effettuare il door delivery in UK a servizio tutti gli hubporti come segue:
Danzica - Berlino - Francoforte - Praga - Lipsia - Berlino - Colonia - Roma - Venezia - Anversa
- SERVIZIO STATI UNITI - MENA SERVICE - settimanale**
da Salerno per
New York - Norfolk - Oakland - Miami
Possibilità di effettuare il door delivery in USA East Coast
- SERVIZIO MD1 - settimanale**
da La Spezia - Genova
Porti di sbocco diretti: Barcellona - Singapore - Hong Kong - Ho Chi Minh (Sa Ha Vung Tai)
Il servizio partecipa per: Colombo - Osaka (Osaka) - Manila - Algeiras - Marsa - Jeddah - Kunming
come - Isola del (Hainan) via Piner - Salomon - Nauru - Hainan - Hainan - Hainan
- SERVIZIO MD2 - settimanale**
da Genova
Porti di sbocco diretti: Barcellona - Poz - Port Said (Suez) - Singapore
Hong Kong - Canton (Shanghai) - Ningbo - Shanghai (Shanghai) - Kaohsiung - Hainan
- SERVIZIO PNX - NAPLES EXPRESS - settimanale**
da Napoli via Piner
Porti di sbocco diretti: Singapore - Ho Chi Minh (Sa Ha Vung Tai) - Hong Kong - Shanghai
Shanghai (Shanghai) - Ningbo - Salomon - Laos - Vietnam (Phuquoc)
Società (Kunming) - Osaka (Osaka) - Nauru - Jeddah - Colombo - Viet - Jeddah - Anversa - Venezia
- SERVIZIO AGT - settimanale**
Per tutti i servizi di Acciaio Corinto per: Australia - Nuova Zelanda
Sud Est Asiatico - Cina - Taiwan - Korea - Japan
- SERVIZIO ADR - settimanale**
da Trieste - Koper diretto per
Piner - Jeddah - Colombo - Manila - Kaohsiung - Canton - Shanghai - Ningbo - Taipei
- SERVIZIO COSMED - settimanale**
da Genova - Napoli
Porti di sbocco diretti: Ho Chi Minh (Sa Ha Vung Tai) - Anversa (Sg)
- SERVIZIO MAF (WEST AFRICA) - ogni 10 giorni**
da La Spezia - Genova
Porti di sbocco diretti: Lagos - Tema - Tema - Abidjan - Dakar - Casablanca
Di sbocco diretto da Napoli a Livorno via Genova

At the bottom of the page, there is a COSCO SHIPPING logo and contact information: COSCO SHIPPING LINES CO. LTD. (P.R. OFFICE) - Via Salaria, 101 - 00198 Roma - Tel. +39 06 4781 1111 - Fax +39 06 4781 1112 - E-mail: info@cosco-shipping.com



Tarros «Il futuro del trasporto è su nave, levare più camion possibile dalle strade» INTERVISTA

11 Feb, 2020 A | Berlino Fruit Logistica, i **Sistema portuale ligure orientale**, La Spezia e Carrara - Incontro con Riccardo Bonamino, direttore generale Gruppo Tarros SpA. «Lavorare di più sulla sostenibilità, questo è il punto focale che nei prossimi anni dovrà essere valutato con molta attenzione da tutte le aziende». Lucia Nappi BERLINO - Tra i porti italiani in esposizione al Berlino Fruit Logistica, Fiera internazionale di riferimento per il settore ortofrutticolo, anche il **sistema** dei porti della Liguria **Orientale** (La Spezia e Marina di Carrara) rappresentati nello stand dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, presenti per l'ente: **Carla Roncallo**, presidente e Monica Fiorini responsabile comunicazione e marketing. Nello stand anche la delegazione del Gruppo Tarros spa, terminalista a La Spezia nel Termina del Golfo, con una delegazione composta da Mauro Solinas brand manager, Riccardo Bonamino direttore generale e l'amministratore delegato di Tarros Egitto, Hani Abd El Rashid. Presso lo stand fieristico di Regione Liguria si è svolto pertanto il workshop di lancio del **sistema portuale** Spezia-Marina di Carrara nei confronti del pubblico e della stampa internazionali presenti in

Fiera. «Un Target di 2 milioni di container, sono i numeri a cui guarda La Spezia» - ha specificato Fiorini aprendo l'incontro «numeri che saranno raggiunti anche grazie all'inaugurazione», avvenuta a dicembre scorso, «del Centro Unico per i Servizi alle Merci (CUS) alle spalle del porto spezzino, ad 8 km di distanza dalle banchine, nell'area di Santo Stefano di Magra, dove sono stati accorpati i servizi di controllo della merce, liberando pertanto spazi in porto» - «Terminalista di riferimento per Spezia» ha spiegato pertanto Fiorini - «è il Terminal Del Golfo». Ad illustrare le attività del Gruppo Tarros è pertanto intervenuto il direttore generale Bonamino: «Siamo un Gruppo completamente italiano che lavora da solo e in autonomia» «Un network di 28 aziende nel Mediterraneo e 600 persone che vi lavorano. Collegiamo con le nostre navi ed i nostri mezzi 16 paesi, 30 porti ed oltre 300 milioni di abitanti dell'area mediterranea». «Abbiamo investito tantissimo nella catena logistica,» - spiega Bonamino intervenendo per Cm a margine del workshop - «per fare questo abbiamo dovuto creare tutta una serie di società, tante radicate sul nostro territorio e tante nel territorio estero, per tutta la fascia mediterranea che serviamo giornalmente con le nostre navi. Senza questi uffici capillari che tutti i giorni lavorano non sarebbe stato possibile fare quello che facciamo e dare questo servizio door to door». Nel panorama dello shipping globale che vede il confronto tra terminalisti e armatori, dove oggi sempre più i grandi armatori svolgono un ruolo predominante. Quale è il vostro ruolo? «Noi riusciamo a fare questa parte, perché gestiamo tutta la catena, soprattutto parlando di Terminal del Golfo a Spezia. Mentre poi a Genova, Napoli e Alessandria di Egitto siamo nei porti commerciali, lì cambia completamente il discorso e diventa un rapporto terminalisti-compagnia di navigazione. La Spezia è casa nostra, questo è un valore aggiunto. Siamo un gruppo completamente italiano che lavora da solo e in autonomia». Svolgete servizi di riparazioni container, per voi questo è un settore in crescita? «E' un settore che sta facendo la differenza, perché se io presento un bel prodotto evito che la merce possa avere dei problemi. Parlando di contenitori non è semplice parlare di bel prodotto, all'interno della specificità di un contenitore si intende se questo ha guarnizioni sempre a posto, porte che si chiudono perfettamente, se controllo che questo non abbia buchi o chiodi nel pavimento, buchi nel tetto. Questa è la parte più grossa di investimento che stiamo facendo, perché abbiamo esportato know how italiano, per poter dare riparazioni



standard ISO. Non è facile poter avere questo tipo di risultati in paesi come Egitto, Algeria, Marocco ». In quali porti hanno sede le vostre



Corriere Marittimo

La Spezia

aziende che svolgono riparazione container? «A La Spezia, Alessandria di Egitto, Algeri e Casablanca , sedi di riparazione di nostra proprietà, poi ci sono le sedi di riparazione dei terminal normali. In Turchia per esempio ripariamo diversi contenitori, però non sono gestiti da noi. Sono gestiti da compagnie che fanno riparazione là, non siamo ancora riusciti ad aprire un atelier con un nostro Know how». In merito al trasporto su gomma che svolgete con CarBox, come si sta sviluppando? «Lo abbiamo sviluppato da qualche anno, iniziato 'per scherzo' per farci qualche trasporto da soli, poi abbiamo visto che era anche un valore aggiunto. L' ufficio logistico è interno alla nostra azienda, di conseguenza quando devi fare un piacere ad un cliente riesci a farlo perché non devi chiedere un servizio ad una società esterna, ma è una società del tuo Gruppo. Abbiamo un numero di trasporti che facciamo giornalmente. Mediamente, tra import ed export, muoviamo circa 150 servizi al giorno che non sono pochissimi ». Da quando avete iniziato il trasporto su gomma c' è stata una crescita? «Una crescita esponenziale, abbiamo iniziato nel 2000 con 20 camion di proprietà, oggi ne abbiamo 120. In 20 anni questa crescita, e forse non è finita. Oggi Carbox trasporta il 50% del suo potenziale per conto di Tarros , ma il 50% fa trasporti per conto di Maersk, One ed altri , perché inizia ad essere un' azienda nel panorama nazionale, un fornitore di servizi anche per le altre società di navigazione». Le competizioni veliche, fiore all' occhiello, come nascono? « Questa è stata l' ultima scoperta. Una sensazione fantastica, ho partecipato anche alla premiazione di Beccaria a Milano, con la presentazione di Guido Meda che è stata bellissima, vedere il video di questo ragazzo di 28 anni che in solitaria, con tantissime problematiche, è arrivato in Martinica dopo 15 giorni di navigazione su una barchetta di 6,5 metri nell' oceano, è stato incredibile. Ma cosa più incredibile è che Beccaria è arrivato terzo "over all" ovvero prima di lui sono arrivati due prototipi, ma altri trenta prototipi sono arrivati dietro di lui. Un' impresa sportiva straordinaria». Obiettivi futuri? « Riuscire a lavorare di più sulla sostenibilità , questo è punto focale che nei prossimi anni dovrà essere valutato con molta attenzione da tutte le aziende. Sicuramente il trasporto via mare è molto più ecologico del trasporto via terra. Abbiamo fatto uno studio qualche mese fa per conto di Navigator, società portoghese che produce le risme di carta che tutti i giorni noi in Italia utilizziamo per fare fotocopie. Trasportiamo per loro centinaia di contenitori dal Portogallo a tutto il bacino del Mediterraneo. Questa azienda ci ha chiesto uno studio di comparazione perché dal Portogallo una parte del traffico si muove via camion anche sull' Italia, addirittura sulla Turchia. Nello studio abbiamo visto che si risparmia più della metà di CO2 a fare un trasporto via nave , dal Portogallo all' Italia, e poi facendo gli ultimi 100-200 km via gomma . Quindi il futuro è cercare di levare più camion possibile dalle strade . Un altro impegno che abbiamo è di avere una connessione ferroviaria di un certo tipo, anche la ferrovia leva camion dalla strada».

Tarros e Authority Liguria Est a Berlino per Fruit Logistica

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



Rossi e Ferrante aprono il Master in diritto marittimo dell' Università di Bologna

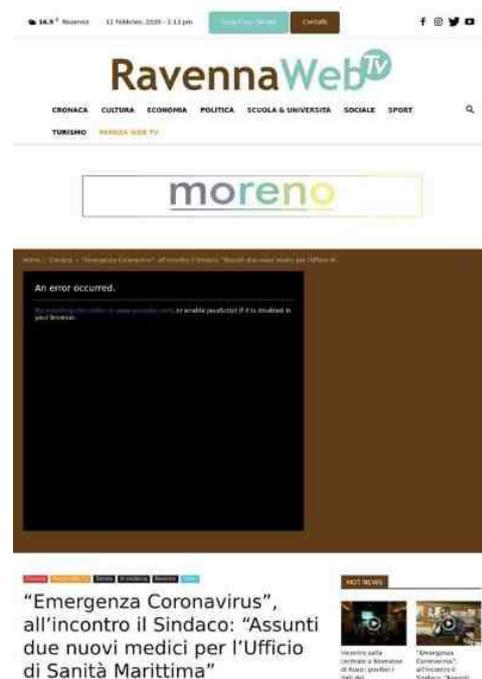
Seconda edizione del Master in Diritto marittimo, portuale, e della logistica dell' Università di Bologna. Tra gli iscritti anche professionisti qualificati, già inseriti in posizioni occupazionali di rilievo, in molti casi con una formazione di base non giuridica. BOLOGNA - Con una lezione inaugurale, che si è tenuta a Ravenna, Daniele Rossi, presidente di **Assoport** e presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, ed Andrea Ferrante, presidente della III sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, hanno aperto la seconda edizione del Master universitario (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica, diretto dalla prof.ssa Greta Tellarini, ordinario di diritto della navigazione nel dipartimento di Scienze giuridiche dell' Università di Bologna. ' La pianificazione e la programmazione di opere portuali. Il Progetto di Hub Porto di Ravenna ' è il titolo della prima lezione del Master, che, in collaborazione con l' Autorità di Sistema Portuale, ha anche il patrocinio di **Assoport**, Confetra, Confitarma ed Assologistica. Con 200 ore di didattica frontale e 500 ore di stage presso enti o aziende o,

in alternativa, la redazione di un project work, anche in collaborazione con enti o imprese, il Master intende incrementare la formazione ed il perfezionamento professionale degli studenti, anche attraverso il coinvolgimento diretto nell' ambito della didattica di testimonianze di professionisti ed operatori, visite guidate ed iniziative rivolte ai partecipanti e la pianificazione di eventi di studio e di approfondimento, di convegni e seminari riguardanti le materie dei settori di riferimento in un contesto anche internazionale. " Dopo il successo della prima edizione, sia in termini di iscrizioni, sia in termini di successivo inserimento professionale nei settori di riferimento degli iscritti in cerca di occupazione" - ha spiegato la prof.ssa Tellarini- "il Master si ripropone anche in questa seconda edizione come un percorso di formazione post-universitaria altamente professionalizzante, unico nel panorama universitario italiano, che ha attratto pure quest' anno molti iscritti da fuori regione. Tra i partecipanti di questa nuova edizione si contano non solo neo-laureati di diverse discipline, ma anche professionisti qualificati, già inseriti in posizioni occupazionali di rilievo, in molti casi con una formazione di base non giuridica, che intendono perfezionare ed integrare le proprie conoscenze con una forte ambizione di crescita e nella consapevolezza che al professionista di oggi si richiedono sempre più frequentemente competenze trasversali '.



"Emergenza Coronavirus", all' incontro il Sindaco: "Assunti due nuovi medici per l' Ufficio di Sanità Marittima"

"Emergenza Coronavirus": è questo il tema affrontato nei locali della Compagnia Portuale ravennate durante il tardo pomeriggio di lunedì 10 febbraio. L' incontro informativo, organizzato d' intesa con la Capitaneria di Porto di Ravenna e rivolto a tutta la comunità portuale, è stato l' occasione per puntualizzare, anche dal punto di vista sanitario, i dubbi dei lavoratori del porto.



Vittime della barbarie/4 - L' intervista. 140 morti nel 1991 - Il presidente dell' associazione vittime Loris Rispoli: "Prescrizione, in pericolo le nuove indagini"

"La Moby Prince non ha colpevoli. Senza reato di strage è tutto finito"

Giacomo Salvini

"Quella mattina, davanti a 140 lenzuoli bianchi sulla banchina del **porto** di **Livorno**, mi sono fatto una promessa: non mi sarei dato pace finché non avrei trovato giustizia. Ventinove anni dopo siamo ancora qui". Loris Rispoli, 63 anni e un passato da impiegato alle poste, quel 10 aprile 1991 perse la sorella Liana, che di lavoro faceva la hostess per la compagnia Navarma, ma in un misto di commozione e vernacolo livornese, ostenta un certo "imbarazzo" a parlare di lei e preferisce raccontare la storia di tutte le 140 vittime del disastro Moby Prince. Rispoli è il presidente dell' associazione "Io sono 141" che da 29 anni sta cercando la verità sul più grave disastro navale della storia italiana: "Oggi un colpevole ancora non c'è e per la giustizia italiana il disastro non è mai accaduto. Anche per colpa della prescrizione". La sera del 10 aprile 1991, il traghetto Moby Prince, salpato in direzione Olbia entra in collisione con la petroliera Agip Abruzzo: subito dopo l' impatto si sviluppa un incendio alimentato dalla fuoriuscita di petrolio. Le fiamme si propagano velocemente e tra scarse segnalazioni con il **porto** di **Livorno** e soccorsi che arrivano solo un' ora e mezza dopo, il bilancio delle vittime è da bollettino di guerra: 140 morti e un unico superstite. Partono le indagini, ma due mesi dopo l' accaduto la Navarma dell' armatore Vincenzo Onorato, la Snam che arma la petroliera, l' Agip e gli assicuratori firmano un accordo segreto che metterà una pietra sul disastro e sull' inchiesta: Snam avrebbe pagato i danni ambientali, Navarma avrebbe risarcito i familiari delle vittime e in cambio questi ultimi non avrebbero fatto alcuna azione legale. Il processo di primo grado per omissione di soccorso e omicidio colposo contro ufficiali di Marina e comandante della Capitaneria di **porto** si apre solo nel 1995 mentre la prima sentenza è del 1997: tutti assolti perché il fatto "non sussiste". Due anni dopo, però, la Corte di appello di Firenze ribalta la sentenza di primo grado riconoscendo la responsabilità dell' ufficiale della Agip Valentino Rolla, ma ormai tutti i reati sono prescritti. Nessun colpevole. L' inchiesta riaperta nel 2006 per il coinvolgimento di navi americane che trasportavano armi viene archiviata nel 2010, ma la commissione parlamentare d' inchiesta conclusasi nel 2018 ha fatto luce su nuovi elementi: non c'era la nebbia, qualche vita si sarebbe potuta salvare, da parte della Capitaneria di **porto** ci fu "impreparazione e inadeguatezza" e il traghetto fu trovato dai soccorsi solo "casualmente". La Procura di **Livorno** a dicembre 2018 ha aperto un nuovo fascicolo. **Signor Rispoli, non sarà già tutto prescritto?** Sì, a meno che non venga ipotizzato il reato di strage. In quel caso, finalmente potremmo arrivare a vedere una luce: quella della Giustizia. **C'è qualche possibilità?** Forse sì, nel processo di primo grado si diceva che i passeggeri della nave erano morti subito e quindi non poteva essere una strage perché nessuno avrebbe potuto salvare quelle vite umane. Il reato era quello di omicidio colposo e omissione di soccorso. Otto anni dopo, tutto è andato prescritto e noi oggi siamo qui a cercare ancora la verità.



Il Fatto Quotidiano

Livorno

Cosa si ricorda di quel giorno? Stavo facendo servizio notturno alla stazione per scaricare le lettere e mi sono reso conto di un colore rossastro che veniva dal mare e di un insolito puzzo di bruciato. Ho chiesto informazioni, ma nessuno sapeva nulla, fino alle tre di notte quando la prima edizione de il Tirreno ha dato la notizia: con mia moglie siamo corsi subito al porto. **Cosa si vedeva?** Niente, ma quell' esperienza fu drammatica: sulla banchina c' erano decine di ambulanze e molti dicevano che erano tutti morti. Poi arrivò l' annuncio della prefettura, non potrò mai dimenticarlo. Cos' è successo poi? La mia vita, da quel giorno, è cambiata completamente. Già a partire dal riconoscimento di mia sorella, che ho fatto da solo perché non volevo che i miei la vedessero in quelle condizioni. Ma davanti a quei lenzuoli bianchi mi sono promesso che avrei cercato giustizia per tutto il resto della mia vita. Ma a oggi non è ancora arrivata. No, anche se è stato fondamentale l' incontro con i familiari delle vittime di Viareggio. Quando al processo hanno condannato a sette anni Mauro Moretti, per loro erano pochi ma per noi erano tantissimi. Nel nostro caso non è mai stato condannato nessuno, né il marinaio di terzo grado né il comandante, né l' armatore: io voglio che se un cittadino prende un traghetto, l' armatore sia responsabile della sua vita e di chi ci sta a bordo. **Cosa vi spinge ad andare avanti ancora oggi?** La voglia di arrivare alla verità. È una promessa intima che ho fatto a mia sorella. Se fosse stata in vigore la norma sulla prescrizione, forse non sarebbe finita così. Esatto, ed è per questo che noi come associazione siamo favorevoli a questa legge: non si possono prescrivere disastri di questo tipo. Il ministro Bonafede, negli anni passati, è venuto più volte a Livorno ed è stato uno dei pochi politici ad assicurarci che avrebbe fatto una legge per evitare prescrizioni per tragedie come la nostra. Non è possibile che la strage non sia esistita, non è possibile che non ci siano responsabili.

Accordo Regione Toscana - CNIT rilevazioni statistiche turismo big data

Obiettivo: monitorare i flussi e facilitare le previsioni a supporto delle decisioni politiche. Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Progettare un **sistema** innovativo di rilevazione e analisi dei dati digitali di interesse turistico per facilitare la conoscenza del fenomeno e sostenere i processi decisionali. È l'obiettivo del protocollo firmato tra Regione Toscana e CNIT che punta a costruire un **sistema** in grado di mettere a disposizione dati e informazioni di livello qualitativo elevato in tempi rapidi. La collaborazione con il Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni, CNIT, realizzata nell'ambito dell'Osservatorio Turistico Digitale, nasce per superare i limiti dell'attuale **sistema** di rilevazione statistica, relativamente al tipo di dato e all'arco temporale di riferimento, abbattere i tempi eccessivi di raccolta e conoscere, in anticipo, flussi in arrivo in Toscana. Le attuali tecnologie, e in particolare i big data e l'Internet of Things, permettono di avere accesso a un patrimonio informativo di fondamentale importanza per l'impostazione di politiche e strategie per il turismo. Tecnologie in grado di rendere disponibili informazioni rilevanti non solo sui comportamenti collettivi delle persone, ma anche sul rapporto tra luoghi, cose e persone. Attualmente, oltre ad un aumento considerevole di dati, esiste un'ampia varietà di fonti: telefoni cellulari, carte di credito, infrastrutture intelligenti delle città, fino ai sensori montati su edifici, mezzi di trasporto pubblici e privati. Non solo, quindi, i pernottamenti. Si tratta quindi di capire come queste fonti siano utilizzabili nel rispetto della normativa vigente, quali dati siano di interesse e come possano essere resi interoperabili a livello di **sistema** regionale. Commenta l'Assessore al turismo Stefano Ciuoffo: L'accordo si inserisce nell'ambito delle attività che la Regione sta portando avanti per la nascita di un Osservatorio digitale che superi la logica dell'utilizzo di meri dati statistici e si apra a soluzioni che prevedano l'utilizzo di tecnologie innovative e di nuove fonti dati. Con l'obiettivo quindi di proporre un modello che consenta il miglioramento delle basi statistiche attuali e la loro ottimizzazione con l'introduzione di dati più allargati e di big data. Alcune di queste informazioni sono già disponibili, si tratta solo di metterle a **sistema**. L'idea della collaborazione con CNIT nasce proprio dalla necessità di dare un taglio molto operativo all'attività di ricerca. In particolare, nell'ambito delle attività del Laboratorio congiunto tra CNIT e l'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, AdSP, sono stati implementati alcuni progetti di ricerca che potrebbero rivelarsi interessanti anche per gli operatori del **sistema** turistico regionale, che rilevano e mettono a **sistema** dati sulla mobilità e danno accesso a fonti informative di assoluto rilievo per tracciare e profilare i flussi sul territorio. CNIT possiede competenze e strumenti per affrontare in maniera scientificamente fondata e metodologicamente adeguata questa ricerca e ciò ci consente di prevedere il giusto grado di analisi su un fenomeno così rilevante per la Toscana. Un'attività che si affianca ad altre che stiamo portando avanti: ad esempio il rafforzamento in chiave turistica del **sistema** di CRM, Customer Relationship Management system, di Regione Toscana e la sperimentazione su alcune iniziative in ambito europeo quali il progetto SMART Destination e la partnership europea per la digitalizzazione del settore turismo. Dichiara il Direttore generale del CNIT Nicola Blefari Melazzi: L'impegno del CNIT è progettare una piattaforma digitale per il turismo aperta ed accessibile, evitando fenomeni di lock-in tecnologico e dipendenze di tipo commerciale. Seguendo l'esempio del Porto di Livorno, l'effetto di questa progettazione sarà quello di abilitare una pluralità di soggetti istituzionali ed industriali a realizzare servizi ICT. Al netto dei necessari sviluppi tecnologici, questa iniziativa della Regione investe sull'economia



Expartibus

Livorno

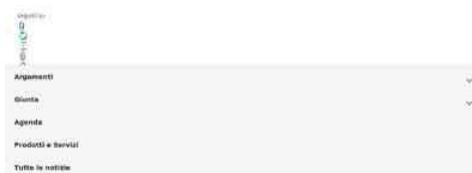
digitale ed in particolare nel settore turismo dove l' offerta attuale, specialmente in Italia, non si basa ancora su Open Data e non realizza alcune funzionalità avanzate previste, per esempio, dai modelli Mobility as a Service. Il CNIT vuole progettare strumenti di monitoraggio del fenomeno, previsione dei flussi, rilevamento di eventi anomali e pianificazione dell' offerta. CNIT è una realtà all' avanguardia per le attività di ricerca, innovazione e formazione avanzata nel settore dell' ICT: il Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni, ente non-profit riconosciuto dal Ministero dell' Istruzione, dell' Università e della Ricerca, MIUR, è composto da trentasette sedi universitarie e gestisce in proprio sei Laboratori Nazionali, otto unità di ricerca presso il CNR, ed il laboratorio presso il Porto di Livorno istituito congiuntamente con l' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Regione Toscana

Livorno

Turismo, accordo Regione-CNIT per statistiche in tempo reale con Big Data - Toscana Notizie

Progettare un sistema innovativo di rilevazione e analisi dei dati digitali di interesse turistico per facilitare la conoscenza del fenomeno e sostenere i processi decisionali. E' l'obiettivo del protocollo firmato tra Regione Toscana e CNIT che punta a costruire un sistema in grado di mettere a disposizione dati e informazioni di livello qualitativo elevato in tempi rapidi. La collaborazione con il Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni (CNIT, www.cnit.it), realizzata nell'ambito dell'Osservatorio Turistico Digitale, nasce per superare i limiti dell'attuale sistema di rilevazione statistica, relativamente al tipo di dato e all'arco temporale di riferimento, abbattere i tempi eccessivi di raccolta e conoscere, in anticipo, flussi in arrivo in Toscana. Le attuali tecnologie, e in particolare i big data e l'Internet of Things, permettono di avere accesso a un patrimonio informativo di fondamentale importanza per l'impostazione di politiche e strategie per il turismo. Tecnologie in grado di rendere disponibili informazioni rilevanti non solo sui comportamenti collettivi delle persone, ma anche sul rapporto tra luoghi, cose e persone. Attualmente, oltre ad un aumento considerevole di dati, esiste un'ampia varietà di fonti: telefoni cellulari, carte di credito, infrastrutture intelligenti delle città, fino ai sensori montati su edifici, mezzi di trasporto pubblici e privati. Non solo, quindi, i pernottamenti. Si tratta quindi di capire come queste fonti siano utilizzabili nel rispetto della normativa vigente, quali dati siano di interesse e come possano essere resi interoperabili a livello di sistema regionale. 'L' accordo - commenta l'assessore al turismo Stefano Ciuoffo - si inserisce nell'ambito delle attività che la Regione sta portando avanti per la nascita di un Osservatorio digitale che superi la logica dell'utilizzo di meri dati statistici e si apra a soluzioni che prevedano l'utilizzo di tecnologie innovative e di nuove fonti dati. Con l'obiettivo quindi di proporre un modello che consenta il miglioramento delle basi statistiche attuali e la loro ottimizzazione con l'introduzione di dati più allargati e di big data. Alcune di queste informazioni sono già disponibili, si tratta solo di metterle a sistema'. 'L'idea della collaborazione con CNIT - aggiunge Ciuoffo - nasce proprio dalla necessità di dare un taglio molto operativo all'attività di ricerca. In particolare, nell'ambito delle attività del Laboratorio congiunto tra CNIT e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (AdSP), sono stati implementati alcuni progetti di ricerca che potrebbero rivelarsi interessanti anche per gli operatori del sistema turistico regionale, che rilevano e mettono a sistema dati sulla mobilità e danno accesso a fonti informative di assoluto rilievo per tracciare e profilare i flussi sul territorio. CNIT possiede competenze e strumenti per affrontare in maniera scientificamente fondata e metodologicamente adeguata questa ricerca e ciò ci consente di prevedere il giusto grado di analisi su un fenomeno così rilevante per la Toscana. Un'attività che si affianca ad altre che stiamo portando avanti: ad esempio il rafforzamento in chiave turistica del sistema di CRM (customer relationship management system) di Regione Toscana e la sperimentazione su alcune iniziative in ambito europeo quali il progetto SMART Destination e la partnership europea per la digitalizzazione del settore turismo'. 'L'impegno del CNIT - dichiara il direttore generale del CNIT Nicola Blefari Melazzi - è progettare una piattaforma digitale per il turismo aperta ed accessibile, evitando fenomeni di lock-in tecnologico e dipendenze di tipo commerciale. Seguendo l'esempio del **Porto di Livorno**, l'effetto di questa progettazione sarà quello di abilitare una pluralità di soggetti istituzionali ed industriali a realizzare servizi ICT. Al netto dei necessari sviluppi tecnologici, questa



Turismo, accordo Regione-CNIT per statistiche in tempo reale con Big Data

Obiettivo: monitorare i flussi e facilitare le previsioni a supporto delle decisioni politiche



Progettare un sistema innovativo di rilevazione e analisi dei dati digitali di interesse turistico per facilitare la conoscenza del fenomeno e sostenere i processi decisionali. E' l'obiettivo del protocollo firmato tra Regione Toscana e CNIT che punta a costruire un sistema in grado di mettere a disposizione dati e informazioni di livello qualitativo elevato in tempi rapidi. La collaborazione con il Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni (CNIT, www.cnit.it), realizzata nell'ambito dell'Osservatorio Turistico Digitale, nasce per superare i limiti dell'attuale sistema di rilevazione statistica, relativamente al tipo di dato e all'arco temporale di riferimento, abbattere i tempi eccessivi di raccolta e conoscere, in anticipo, flussi in arrivo in Toscana.

iniziativa della Regione investe sull' economia digitale ed in particolare nel settore turismo dove l' offerta attuale (specialmente in Italia) non



Regione Toscana

Livorno

si basa ancora su Open Data e non realizza alcune funzionalità avanzate previste, per esempio, dai modelli Mobility as a Service. Il CNIT vuole progettare strumenti di monitoraggio del fenomeno, previsione dei flussi, rilevamento di eventi anomali e pianificazione dell' offerta'. CNIT è una realtà all' avanguardia per le attività di ricerca, innovazione e formazione avanzata nel settore dell' ICT: il Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni, ente non-profit riconosciuto dal Ministero dell' Istruzione, dell' Università e della Ricerca (MIUR), è composto da trentasette sedi universitarie e gestisce in proprio sei Laboratori Nazionali, otto unità di ricerca presso il CNR, ed il laboratorio presso il Porto di Livorno istituito congiuntamente con l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Il Nautilus

Livorno

Fortezza Vecchia di Livorno: un progetto condiviso

La Fortezza Vecchia di **Livorno**, simbolo della città e del suo **porto**, non chiuderà al pubblico. L'impegno su questo è massimo. Regione Toscana, Comune ed Autorità portuale sono tutti d'accordo e l'obiettivo è condiviso. Il tema è stato al centro del sopralluogo (e successivamente di una riunione) che l'assessore alla cultura e vicepresidente della Toscana Monica Barni, con i dirigenti dell'ente, l'assessore Barbara Bonciani del comune di **Livorno** e il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale (Adsp) Massimo Provinciali hanno effettuato stamani. Era presente anche il consigliere regionale Francesco Gazzetti. La Fortezza è oggi gestita dall'Autorità portuale: la convenzione con il Demanio scade però a febbraio ed era stata messa in dubbio la possibilità di una proroga. Regione, Comune e Adsp presenteranno però tutti assieme una proposta, condivisa, che faccia vivere la Fortezza come luogo di cultura e permetta dunque di tenerla aperta al pubblico. Già la prossima settimana ci sarà un primo incontro con l'Agenzia del Demanio. I punti essenziali del progetto, che potrebbe essere recepito attraverso un protocollo d'intesa, sono stati messi a punto nel corso dell'incontro di oggi.



Fortezza Vecchia di Livorno: si studia gestione 'allargata'

LIVORNO La Fortezza Vecchia, uno dei più importanti monumenti dell'epoca medicea della Toscana, è attualmente al centro di una trattativa delle istituzioni locali e regionali per la sua futura gestione. Nei giorni scorsi c'è stato anche un incontro tra il presidente dell'AdSP **Stefano Corsini** e la Giunta Regionale toscana per esaminare alcune soluzioni relative ai crescenti costi che l'Autorità Portuale si è trovata ad affrontare. E c'è stato chi, anche sulla stampa locale, ha ipotizzato che la Fortezza, oggi aperta a manifestazioni culturali e a convegni, oltre che alle visite dei turisti e delle scuole, possa essere chiusa. Nessun pericolo di chiusura della Fortezza replica il presidente **Corsini** ma solo la ricerca di una compartecipazione degli enti istituzionali alle spese di gestione, che sono state ad oggi sostenute dall'Autorità Portuale ma che i revisori dei conti hanno indicato come non compatibili alle finalità istituzionali. In sostanza, secondo quanto è stato possibile apprendere, le spese sostenute dall'AdSP sono arrivate anche a 250 mila euro l'anno: ed è stato presentato un progetto perché dalle istituzioni regionali, provinciali e locali si riesca a fornire un contributo tra i 100 e i 120 mila euro l'anno. L'apertura dell'importante monumento non sembra in ogni caso in discussione perché sarebbe un fallimento del grande progetto fino ad oggi sostenuto. La Fortezza Vecchia rientra in pieno anche nella pianificazione del waterfront cittadino: ed esistono progetti non solo per il suo ulteriore utilizzo, ma anche idee per renderla di nuovo circondata dall'acqua, con un canale che la isolerebbe da terra totalmente. Ad oggi gli accessi via terra sono condizionati dal varco doganale adiacente, mentre per gli accessi pedonali era stata varata una passerella mobile di fronte agli uffici della Guardia di Finanza, opera che tuttavia ha creato problemi alla circolazione delle imbarcazioni ed è quasi sempre inutilizzata.



Un tavolo tecnico di ASSOFERR per rilanciare i micro-interventi

ROMA Alla vigilia del ridisegno dei Corridoi Europei ed in un'ottica sempre più sostenibile del trasporto delle merci scrive il presidente di ASSOFERR Irene Pivetti il cui obiettivo è la decongestione delle strade ed autostrade con una prospettiva di lungo periodo che valorizzi gli aspetti ambientali, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e la Autotrade and Logistics, mercoledì 19 febbraio a Livorno si terrà un momento di confronto con gli operatori locali in un tavolo tecnico volto alla promozione del sistema logistico favorendo flessibilità e capillarità anche per il sistema ferroviario. L'incontro è programmato all'Interporto Vespucci presso la sede di Autostrade & Logistica Spa dalle 15,30. In mattinata la presidente di ASSOFERR visiterà il porto ospite dell'AdSP di Stefano Corsini. L'obiettivo della visita e del tavolo tecnico continua nel suo invito alle associazioni degli operatori la presidente Pivetti è la ripresa del traffico diffuso e la realizzazione dei così detti micro-interventi infrastrutturali, interventi ad integrazione della Rete Ferroviaria di importo modesto, ma dalle potenzialità elevatissime. Lo scopo del tavolo è di rafforzare il dialogo tra operatori e territorio al fine di promuovere azioni coordinate ed interventi concreti; anche perché dobbiamo tener presente che la parcellizzazione del tessuto industriale regionale è in realtà una caratteristica nazionale italiana che non può essere cambiata. Sarà anche un'occasione per approfondire temi per un rilancio della multimodalità ferroviaria della zona livornese. ASSOFERR da sempre sostiene che senza la ferrovia che integra l'industria e l'esportazione non possa esistere un incremento di competitività e quindi anche di PIL del nostro Paese. Con il contributo di tutte le associazioni invitate conclude Irene Pivetti potremmo dare un quadro del mercato e provare a tracciare insieme delle linee comuni di sviluppo per il futuro.



Dei delitti delle pene e Livorno

LIVORNO Potrete anche definire queste note come una specie di modesta orazione ciceroniana: del tipo Cicerone pro domo sua. Ma attenti: sul tema delle decisioni della magistratura in merito alle tante accuse piovute sui presidenti e segretari delle **Autorità** di Sistema Portuale e dei tanti operatori privati, il caso Livorno potrebbe essere la cartina di tornasole per tutta l'Italia. Occhio dunque: venerdì prossimo 14 febbraio, se non ci sarà un ennesimo (ma non previsto) rinvio, la Procura della Repubblica di Livorno dovrà pronunciarsi se chiudere o meno il rinvio a giudizio dei dirigenti dell'AdSP e dei manager (tra cui importanti protagonisti dell'imprenditoria portuale) per le imputazioni che avevano portato anche alla loro sospensiva, bocciata poi dalla Cassazione. Non vogliamo né possiamo entrare nel merito della vicenda, che si trascina da oltre un anno ed ha comportato per gli imputati amarezze, mortificazioni, danni anche economici oltre che d'immagine. Molti di loro sono amici che conosciamo da tempi immemorabili: e dei quali siamo certi almeno di una cosa: la buona fede. Non sta a noi poi dare un giudizio sul piano giuridico e tantomeno su quello legale: i tribunali ci sono apposta. Ma possiamo almeno esprimere un auspicio nell'ambito della libertà che si dice sia sempre garantita alla stampa: quello che i magistrati giudici, seguendo anche le indicazioni dei tanti esimi rappresentanti della difesa degli inquisiti, riconoscano la piena correttezza degli interessati, espressa nell'ambito del legittimo anzi, doveroso lavoro per sviluppare i traffici del porto. Che è poi il compito primario di ogni istituzione AdSP e il legittimo impegno di ogni operatore che su ognuno dei porti italiani crea lavoro e ricchezza. Ovviamente nel rispetto delle leggi. Auspicando che le suddette siano chiare, limpide e senza zone d'ombra, come non sempre sembrerebbe. Come del resto si chiede da secoli, a partire dal noto Dei delitti e delle pene di un certo Cesare Beccaria già a metà del settecento. Antonio Fulvi



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

L' INCONTRO COL COMMISSARIO NARDI

Morani: «Massimo impegno del Mise per il rilancio del polo siderurgico»

Il ministro Patuanelli ha ufficialmente delegato la sottosegretaria a seguire l' attuazione del piano di Jsw

Cristiano LozitoPIOMBINO. Il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli ha annunciato di aver delegato la sottosegretaria Alessia Morani «a seguire tutti gli aspetti funzionali all' attuazione del piano Jsw, in rapporto con le altre amministrazioni, in particolare con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, col sindaco di Piombino e l' **Autorità portuale**, al fine di velocizzare gli aspetti procedurali e amministrativi e garantire l' organicità dell' intervento». Ieri Patuanelli e Morani hanno incontrato il commissario straordinario Piero Nardi, che ha riferito il quadro della situazione in vista dell' incontro del 18 a cui parteciperanno azienda, sindacati e istituzioni. Nel corso del confronto è stato delineato un cronoprogramma delle attività da mettere in campo e stabilito che il ministro vedrà a breve la proprietà per chiarire alcuni aspetti della situazione e del piano industriale. «È stato un incontro proficuo - ha detto Morani - Da parte del Mise c' è il massimo impegno per sostenere il rilancio del secondo polo siderurgico italiano». A Morani il Tirreno ha rivolto alcune domande sullo stato della vertenza. **Jsw ha rimandato la presentazione del piano industriale di altri 4 mesi, cosa chiederà all' azienda il 18?**

«La riunione del 18 - dice Morani - riguarda il gruppo di coordinamento e controllo per l' attuazione dell' Accordo di Programma firmato nel luglio del 2018 ed è convocato periodicamente dal Mise per monitorare gli stati di avanzamento delle attività previste nell' accordo stesso. Sarà l' occasione per i tecnici di tutte le amministrazioni coinvolte di fare il punto della situazione anche al fine di tenere informato il ministro in vista dell' incontro che avrà con i vertici dell' azienda». **Ma il Governo, che col ministro Patuanelli ha parlato direttamente con Sajjan Jindal, crede ancora in questo progetto?** «Il ministro ha incontrato nelle prime settimane del suo mandato i vertici aziendali con i quali ha avuto un confronto sulle iniziative in essere e sulle problematiche per l' attuazione del piano industriale. Naturalmente, attuare un piano di riconversione industriale sul secondo polo siderurgico italiano non è un lavoro semplice. Le difficoltà derivano da un contesto internazionale sfavorevole, in particolare per la guerra dei dazi e la sovracapacità produttiva del settore. Nonostante ciò il ministro confida nella realizzazione del piano ed è sicuramente consapevole che c' è molto lavoro da fare per portare a casa il risultato, in primis per i lavoratori e per l' economia locale ma anche per uno scatto di reni da parte del nostro Paese nei confronti della competizione internazionale». **La questione del prezzo dell' energia sembra diventata un alibi per Jindal: il Governo può dargli le risposte che chiede?** «Sul tavolo ci sono varie richieste da parte dell' azienda che non riguardano solo il tema dell' energia e il ministero lavorerà per superare tutte le problematiche con la consapevolezza dei ruoli e delle competenze e nel pieno rispetto delle leggi. Ma sicuramente il costo dell' energia è un problema che verrà affrontato e risolto adeguatamente come già abbiamo fatto per altre situazioni».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Ogni Governo dice che la siderurgia "è strategica". È possibile che, come sembra possa succedere a Taranto, il Governo entri in qualche modo nella governance di Jsw? Altrimenti, quale politica si può mettere in campo per difendere un settore così importante? «In questo momento escludo interventi ulteriori rispetto a quelli previsti dall' Accordo di programma che già definisce un pacchetto di misure di sostegno di diverse decine di milioni di euro per la ex Lucchini su infrastrutture, energia e sostegno agli investimenti. Anche la Regione farà, come tra l' altro ha fatto egregiamente fino a oggi, la sua parte». **Nardi da anni è commissario di Governo: cosa è emerso dalla sua audizione?** «Il commissario Nardi è un professionista serio e competente che svolge un' attività di sorveglianza essenziale per valutare la situazione reale dello stabilimento. L' incontro di oggi è stato certamente positivo poiché ha dato modo di confrontarci sulle varie questioni in sospeso e soprattutto ci ha consentito di stilare un cronoprogramma delle attività da portare avanti nelle prossime settimane». **In molti a Piombino chiedono che la sorveglianza governativa _in scadenza a luglio - venga prorogata. Qual è la sua posizione?** «Se dovesse essere necessario prolungare l' attività di sorveglianza non esiteremo a farlo». -

Jindal, il piano seguito dalla Morani

Il ministro Patuanelli le ha conferito la delega. Un cronoprogramma di quattro mesi per l' investimento

PIOMBINO Jsw Steel Italy, accordo sul cronoprogramma. Sarà la sottosegretaria Alessia Morani a seguire il dossier, come avevamo preannunciato. Il ministro Stefano Patuanelli e la sottosegretaria Alessia Morani hanno incontrato ieri al ministero dello Sviluppo Economico il commissario straordinario della ex Lucchini di Piombino Piero Nardi. «E' stato un incontro proficuo - ha sottolineato la sottosegretaria Morani - abbiamo messo a punto un cronoprogramma dettagliato. Da parte del Mise c' è il massimo impegno per sostenere il rilancio del secondo polo siderurgico italiano». «Il commissario ha riferito sull' attività di vigilanza portata avanti sulle acciaierie Jindal di Piombino e ha annunciato che presenterà al ministro la richiesta di proroga di quattro mesi per la presentazione del piano industriale. Nel corso dell' incontro è stato delineato un cronoprogramma delle attività da mettere in campo e stabilito che il ministro vedrà a breve la proprietà per chiarire alcuni aspetti della situazione e del piano industriale» ha evidenziato il Ministero in una nota. Al termine dell' incontro il ministro Patuanelli ha annunciato di aver delegato la sottosegretaria Morani «a seguire tutti gli aspetti funzionali all' attuazione del piano, in rapporto con le altre amministrazioni, in particolare con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il sindaco di Piombino e l' **Autorità portuale**, al fine di velocizzare gli aspetti procedurali e amministrativi e garantire l' organicità dell' intervento. Un tavolo ad hoc sarà poi convocato con tutti i soggetti interessati, compresi i sindacati, per fare il punto della situazione». Il 18 febbraio al tavolo ci sarà la sottosegretaria Morani.

PIOMBINO
Jindal, il piano seguito dalla Morani
Il ministro Patuanelli le ha conferito la delega. Un cronoprogramma di quattro mesi per l'investimento

«Lasciami vedere...»
Lasciami vedere... il titolo dell'articolo è: «Lasciami vedere...»

Riparo 'Lati Lat'
Riparo 'Lati Lat'... il titolo dell'articolo è: «Riparo 'Lati Lat'»

Boccone con spilla, area ripulita
Boccone con spilla, area ripulita... il titolo dell'articolo è: «Boccone con spilla, area ripulita»



Ministero dello Sviluppo Economico

Piombino, Isola d' Elba

Acciaierie Jindal di Piombino: accordo su cronoprogramma interventi

Martedì, 11 Febbraio 2020 Il Ministro Patuanelli e la Sottosegretaria Morani incontrano Commissario Il Ministro Stefano Patuanelli e la Sottosegretaria Alessia Morani hanno incontrato oggi al MiSE il Commissario straordinario della ex Lucchini di Piombino Piero Nardi. Il Commissario ha riferito sull'attività di vigilanza portata avanti sulle acciaierie Jindal di Piombino e ha annunciato che presenterà al Ministro la richiesta di proroga di quattro mesi per la presentazione del piano industriale. Nel corso dell' incontro è stato delineato un cronoprogramma delle attività da mettere in campo e stabilito che il Ministro vedrà a breve la proprietà per chiarire alcuni aspetti della situazione e del piano industriale. Al termine dell' incontro il Ministro Patuanelli ha comunicato di aver delegato la Sottosegretaria Morani "a seguire tutti gli aspetti funzionali all' attuazione del piano, in rapporto con le altre amministrazioni, in particolare con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il sindaco di Piombino e l' **Autorità portuale**, al fine di velocizzare gli aspetti procedurali e amministrativi e garantire l' organicità dell' intervento. Un tavolo ad hoc sarà poi convocato con tutti i soggetti interessati, compresi i sindacati, per fare il punto della situazione". "E' stato un incontro proficuo - ha sottolineato la Sottosegretaria Morani . Abbiamo messo a punto un cronoprogramma dettagliato. Da parte del MiSE c' è il massimo impegno per sostenere il rilancio del secondo polo siderurgico italiano".

Acciaierie Jindal di Piombino: accordo su cronoprogramma interventi

Martedì, 11 Febbraio 2020

Il Ministro Stefano Patuanelli e la Sottosegretaria Morani incontrano Commissario

Il Ministro Stefano Patuanelli e la Sottosegretaria Alessia Morani hanno incontrato oggi al MiSE il Commissario straordinario della ex Lucchini di Piombino Piero Nardi. Il Commissario ha riferito sull'attività di vigilanza portata avanti sulle acciaierie Jindal di Piombino e ha annunciato che presenterà al Ministro la richiesta di proroga di quattro mesi per la presentazione del piano industriale. Nel corso dell'incontro è stato delineato un cronoprogramma delle attività da mettere in campo e stabilito che il Ministro vedrà a breve la proprietà per chiarire alcuni aspetti della situazione e del piano industriale. Al termine dell' incontro il Ministro Patuanelli ha comunicato di aver delegato la Sottosegretaria Morani "a seguire tutti gli aspetti funzionali all' attuazione del piano, in rapporto con le altre amministrazioni, in particolare con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il sindaco di Piombino e l' **Autorità portuale**, al fine di velocizzare gli aspetti procedurali e amministrativi e garantire l' organicità dell' intervento. Un tavolo ad hoc sarà poi convocato con tutti i soggetti interessati, compresi i sindacati, per fare il punto della situazione". "E' stato un incontro proficuo - ha sottolineato la Sottosegretaria Morani . Abbiamo messo a punto un cronoprogramma dettagliato. Da parte del MiSE c' è il massimo impegno per sostenere il rilancio del secondo polo siderurgico italiano".

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

piombino

Porto, muro paraonde alzato a sei metri

Molo Batteria, alzato di un metro il muro paraonde. Sono terminati i lavori del primo stralcio dell' intervento che prevedono la realizzazione del riforimento della mantellata esterna di molo Batteria realizzato con massi naturali. E' stata inoltre realizzata la sopraelevazione di un metro del muro paraonde nel tratto dove attualmente si trovava a quota 5 metri sul livello del mare, così da avere, lungo tutto lo sviluppo del molo Batteria, una quota del muro paraonde di 6 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 di scirocco e libeccio.

18
Venerdì 12 febbraio 2020 - LA NAZIONE

PIOMBINO

Jindal, il piano seguito dalla Morani

Il ministro Patruelli le ha conferito la delega. Un cronoprogramma di quattro mesi per il rifinanziamento



Paola Morani, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha ricevuto la delega dal ministro Patruelli per la realizzazione del piano Jindal. Il cronoprogramma prevede la completazione del piano entro il 2020.

Porto, muro paraonde alzato a sei metri

Il molo Batteria, in località di Piombino, è stato rifinito con massi naturali. Il muro paraonde è stato alzato a sei metri.

Strada 398, si presenta il progetto del tratto Montegemoli-Gagno

Il progetto di rifinanziamento della strada 398 è stato presentato dal Comune di Montegemoli.

Calligore, lettera alle istituzioni

Il Comune di Calligore ha inviato una lettera alle istituzioni per chiedere maggiore attenzione alla zona.

Boccone con spilla, area ripulita

L'area di Boccone con spilla è stata ripulita dalle autorità locali.



Strada 398, si presenta il progetto del tratto Montegemoli-Gagno

Finalmente vicino l' avvio dei lavori Appuntamento lunedì 17

PIOMBINO Sarà presentato alla città il progetto del primo lotto della 398. «In vista della imminente pubblicazione della gara di appalto mi è sembrato giusto promuovere, d' intesa con Anas che lo ha redatto, una presentazione pubblica del progetto del tratto Montegemoli-Gagno della bretella 398 di accesso al porto di Piombino» ha annunciato Gianni Anselmi, consigliere regionale, che introdurrà e coordinerà l' iniziativa di lunedì 17 alle 15 all' Hotel centrale. «Ringrazio l' assessorato alle Infrastrutture della Regione e il sindaco Francesco Ferrari che parteciperanno all' evento nel segno di una fattiva collaborazione istituzionale, così come l' **Autorità Portuale** che illustrerà il progetto della «bretellina» Gagno-Porto in fase di assegnazione dei lavori, nonché il lavoro preliminare svolto per il tracciato del secondo lotto (Gagno-Viale Regina Margherita) della 398 che d' intesa con Comune, Regione e Ministero dei trasporti andrà predisposto e appositamente finanziato. Siamo giunti quasi alla fine di un percorso lungo e faticoso: un progetto finanziato che finalmente va in gara». Tutti i cittadini sono invitati. Il progetto sarà presentato da Antonio Scalamandrè coordinatore progettazione Anas, Stefano Liani responsabile Anas Toscana e Raffaele Carso responsabile Anas del procedimento. Interverranno il sindaco Francesco Ferrari, Gianluca Baccani responsabile segreteria assessorato regionale delle infrastrutture e Claudio Capuano dirigente dell' **Autorità portuale**.

Jindal, il piano seguito dalla Morani
Il ministro Patrucco le ha conferito la delega. Un lunoprogramma di quattro mesi per l'investimento

Strada 398, si presenta il progetto del tratto Montegemoli-Gagno

Caligore, lettera alle istituzioni

Boccone con spilla, ana ripulita



Piombino, prosegue la procedura di gara - Un passo in avanti verso il rilancio del porto

CLAUDIO CAPUANO

11 Feb, 2020 **PIOMBINO** - Prosegue l' iter con cui l' Autorità di Sistema Portuale di Livorno e **Piombino** individuerà gli operatori che si insedieranno nelle nuove aree a nord del **porto** di **Piombino**. Sono infatti 6 le imprese che hanno risposto alla procedura di gara per la selezione pubblica finalizzata all' assegnazione nel **porto** di **Piombino** delle nuove aree a nord (lotti 1,2 e 3 colori viola, celeste e giallo planimetria al lato) - La selezione prevede l' individuazione, da parte dell' ente portuale, degli operatori che andranno a investire e operare sulle aree a Nord prospicienti alle nuove banchine con fondali fino a 20 metri, costruite negli ultimi quattro anni nel **porto** toscano grazie ai 200 milioni di finanziamenti pubblici messi a disposizione da Regione Toscana e Governo. Presso la sede dell' ente portuale di **Piombino** si è svolta l' apertura delle buste contenenti la documentazione amministrativa , il Responsabile Unico di Procedimento (RUP) coadiuvato dal personale dell' ente ha proceduto quindi a verificare la completezza formale della documentazione presentata, per l' ammissione alla fase successiva della selezione. Si tratta delle seguenti imprese: 1. SEA STYLE s.r.l. di Massafranca (TA); 2. **PIOMBINO MULTITERMINAL** s.r.l. di **Piombino**; 3. MANTA LOGISTIC s.r.l. di **Piombino**; 4. **PIOMBINO LOGISTICS** s.p.a. di **Piombino**; 5. LIBERTY MAGONA s.r.l. di **Piombino**; 6. VERBRUGGE TERMINALS BV di Terneuzen (Olanda). " Le offerte tecniche/piani di impresa degli operatori ammessi " - fa sapere l' ente portuale - "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 il Responsabile Unico Procedimento, Claudio Capuano, dirigente Ufficio Territoriale di **Piombino**.



Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

Insedimenti Piombino: aperte le buste

Oggi, nella sede piombinese dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale**, si sono aperte le buste contenenti la documentazione amministrativa relativa alla selezione ad evidenza pubblica finalizzata all' assegnazione delle nuove aree a Nord del porto e individuate nei lotti 1,2 e 3 evidenziati con i colori viola, celeste e giallo. Sono 6 le imprese che hanno risposto alla lettera di invito. Il RUP, coadiuvato da personale interno all' UTP di Piombino ha proceduto quindi a verificare la completezza formale della documentazione presentata, per l' ammissione alla fase successiva della selezione. Si tratta delle seguenti imprese: 1. SEA STYLE s.r.l. di Massafrà (TA); 2. PIOMBINO MULTITERMINAL s.r.l. di Piombino; 3. MANTA LOGISTIC s.r.l. di Piombino; 4. PIOMBINO LOGISTICS s.p.a. di Piombino; 5. LIBERTY MAGONA s.r.l. di Piombino; 6. VERBRUGGE TERMINALS BV di Terneuzen (Olanda). Le offerte tecniche/piani di 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 il RUP della selezione, Claudio Capuano, dirigente preposto all' Ufficio Territoriale di Piombino.



Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

Rifiorimento del Molo Batteria del Porto di Piombino

Sono giunti al termine i lavori relativi all' intervento di rifiorimento della mantellata esterna del primo tratto in massi naturali del molo Batteria del Porto di Piombino. 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 Batteria realizzato con massi naturali di categoria 3÷7 t per i primi 50 mt e di massi naturali di categoria 7÷10 t per i successivi 390 mt portando la quota di sommità della berma alla +6.50 m s.m. e la larghezza complessiva della berma di sommità a circa 8.0 m. E' stata inoltre realizzata la sopraelevazione di 1.0 m del muro paraonde nel tratto dove attualmente si trovava a quota +5.00 m s.m. così da avere, lungo tutto lo sviluppo del molo Batteria, una quota del muro paraonde pari a +6.00 m s.m. Il costo per la suddetta realizzazione è stato di ca. 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 Batteria.



Messaggero Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

Sei imprese interessate aree portuali Piombino

Aperte le buste contenenti la documentazione amministrativa

Massimo Belli

PIOMBINO Sei imprese sono interessate alle aree portuali di Piombino, cinque italiane ed una olandese. E' quanto si apprende dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, dopo che ieri nella sua sede piombinese sono state aperte le buste contenenti la documentazione amministrativa relativa alla selezione ad evidenza pubblica finalizzata all'assegnazione delle nuove aree a Nord del porto e individuate nei lotti 1, 2 e 3 evidenziati con i colori viola, celeste e giallo nella planimetria. Sono sei le imprese che hanno risposto alla lettera di invito. Il responsabile unico del procedimento (Rup), coadiuvato da personale interno all'Ufficio Territoriale di Piombino (Utp) ha proceduto quindi a verificare la completezza formale della documentazione presentata, per l'ammissione alla fase successiva della selezione. Queste le sei imprese: Sea Style srl di Massafrà (TA); Piombino Multiterminal srl di Piombino; Manta Logistic srl di Piombino; Piombino Logistics spa di Piombino; Liberty Magona srl di Piombino e Verbrugge Terminals BV di Terneuzen (Olanda). Le offerte tecniche /piani di 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 il Rup della selezione, Claudio Capuano, dirigente preposto all'Ufficio Territoriale di Piombino.

Sei imprese interessate aree portuali Piombino
 Aperte le buste contenenti la documentazione amministrativa

di Massimo Belli

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER
 Nome e cognome
 Indirizzo email
 Il tuo indirizzo email
 Registrati

ULTIME POPOLARI!
 VIDEO

Accelera i lavori di Piombino: incontro al Mts
 13 DICEMBRE 19:00

Giacinto e De Michelis: un errore forzato Art. 18.7 della DORA
 13 DICEMBRE 18:00

Sospensione della linea Tirrenia, Napoli-Catania
 13 DICEMBRE 17:00

Air Italy e in liquidazione
 13 DICEMBRE 16:00

Ispezione di marittime security della Ca a Genova
 13 DICEMBRE 15:00

ABBONATI D'EFFETTUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI AREA PORTUALE
 AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE
 ALLIANCE CAPANOVA | PIOMBINO | PIOMBINO

DA SINISTRA
 Molo Batteria: conclusi lavori a Piombino

PER INFORMAZIONI
 Ok dal Mts per il Bilancio di previsione AdSp mar Ionio

Il porto di Piombino alla prova del 6

Sei. Tante sono le imprese che ieri hanno risposto alla lettera di invito nell'ambito della procedura relativa all'assegnazione delle nuove aree portuali del porto di Piombino. Dei 14 operatori che originariamente avevano manifestato l'interesse a insediarsi nello scalo, poco meno della metà dunque ha deciso di presentare uno o più progetti concreti di sviluppo delle proprie attività nei lotti messi a disposizione dall'Autorità di Sistema. E questa è già una notizia importante: l'atto di indirizzo approvato a giugno dell'anno scorso in Comitato di Gestione, e il successivo avviso di manifestazione di interesse pubblicato nell'albo pretorio, hanno di fatto permesso all'**AdSP** di avere un quadro chiaro sia della situazione concessoria del porto che degli imprenditori realmente interessati a passare dalle parole ai fatti, da un interesse generico ad uno concreto. La seconda notizia è che cinque di queste sei imprese sono da tempo radicate nel porto di Piombino, di cui conosco possiamo dire ogni metro lineare di banchina o metro quadrato di piazzali. Tra i candidati figura per esempio Sea Style Srl di Massafra, che opera già nella zona industriale di Montegemoli, dove costruisce scafi per mega yacht. Sul tavolo c'è poi la proposta di Manta Logistic Srl (Onorato Armatori), che a Piombino punta a creare un polo logistico per i trasporti ro-ro, in alternativa a Livorno e in concorrenza con il gruppo Grimaldi. Nella lista c'è anche Piombino Multiterminal, creata dalla Compagnia Portuali di Piombino e dalla Compagnia Portuali di Livorno, e ci sono altri due volti noti della portualità piombinese come Piombino Logistcs Spa e Liberty Magona srl, che svolgono attività legate alla siderurgia. Unica società nuova è quella olandese di Verbrugge Terminals BV, specializzata nella logistica portuale. Il fatto che a rispondere alla lettera di invito siano per la maggior parte imprese della zona evidenzia da un lato l'affidabilità e serietà delle proposte presentate (non ci sono, insomma, avventurieri), ma dall'altro mette in luce i limiti, soprattutto viari e logistici, di un porto che non riesce ancora a risultare appetibile a soggetti nazionali o internazionali estranei al giro locale. L'**AdSP** ha offerto al territorio una visione di sviluppo incardinata su innovativo impianto procedimentale. Quello che serve ora al porto sono collegamenti stradali (l'autostrada) e ferroviari su cui far correre progetti e traffici. Di questo ne sono tutti consapevoli, soprattutto nella sede piombinese dell'Autorità Portuale, dove tecnici e dirigenti lavorano pancia a terra per consentire alle nuove aree dello scalo di avere uno sbocco diretto sulla rete viaria nazionale. La bretella di collegamento all'altezza di Gagno servirà proprio a questo ma senza la realizzazione della 398 (in particolare del secondo lotto) sarà difficile che a Piombino arrivino aziende nuove.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo     

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

21 Febbraio 2020 - News
Nuovi insediamenti
Il porto di Piombino alla prova del 6
 di Redazione Port News

Sei. Tante sono le imprese che ieri hanno risposto alla lettera di invito nell'ambito della procedura relativa all'assegnazione delle nuove aree portuali del porto di Piombino.

Da 14 operatori che originariamente avevano manifestato l'interesse a insediarsi nello scalo, poco meno della metà - dunque - ha deciso di presentare uno o più progetti concreti di sviluppo delle proprie attività nei lotti messi a disposizione dall'Autorità di Sistema.

Unica società nuova è quella olandese di Verbrugge Terminals BV, specializzata nella logistica portuale.

Multiterminal, creata dalla Compagnia Portuali di Piombino e dalla Compagnia Portuali di Livorno, e ci sono altri due volti noti della portualità piombinese come Piombino Logistica Spa e Liberty Magona srl, che svolgono attività legate alla siderurgia.

Unica società nuova è quella olandese di Verbrugge Terminals BV, specializzata nella logistica portuale.

Taglietti Via della Seta

Il Grande Fratello guida i tir in porto

Una rete di 72 telecamere regolata da un sistema di intelligenza artificiale controllerà il traffico pesante Deviazioni e soste anomale segnalate agli agenti doganali. Obiettivo: risparmiare 60mila km inutili l'anno

LA VIABILITÀ **ANCONA** Una rete di 72 telecamere, regolata da un sistema di intelligenza artificiale, metterà ordine alla logistica portuale evitando giri a vuoto dei tir e consentendo così di risparmiare ogni anno circa 60.000 km percorsi per l'espletamento delle pratiche doganali, con ricadute positive sull'abbattimento delle polveri sottili. Entro due mesi o poco più, l'Autorità portuale dell'Adriatico Centrale avrà a disposizione le apparecchiature necessarie per attivare un innovativo sistema di sicurezza IoT (il cosiddetto internet delle cose) per il monitoraggio dei mezzi pesanti. Lo fornirà la ditta Ict Plus Srl di Livorno, che s'è aggiudicata per un importo di 88.794 euro (con un ribasso del 56,6%) la gara indetta dall'Ap per la fornitura delle apparecchiature necessarie per attivare un sistema intelligente di tracking and recognition delle aree doganali del **porto**. L'Autorità portuale cercava un sistema ad alta tecnologia per accelerare e rendere efficienti le procedure di carico e scarico dei Tir in transito nell'area del **porto**, sia in partenza che in arrivo. Ogni autocarro deve sottoporsi ai controlli doganali e non può lasciare il **porto** fino alla conclusione delle pratiche. Il traffico cittadino La nuova area parcheggio individuata in zona extradoganale, lo scalo Marotti, dista 800 metri dalla zona di sbarco-imbarco portuale. Ha il pregio di essere spaziosa e funzionale, ma per raggiungere l'area-parcheggio i tir devono attraversare una strada urbana mischiandosi al traffico cittadino, con la possibilità di deviazioni e cambi di direzione. Proprio garantire la sicurezza dei mezzi e per evitare allontanamenti anomali da parte dei camionisti in questi 800 metri, l'Autorità portuale ha individuato un sistema basato sull'Intelligenza Artificiale capace di monitorare in automatico, 24 ore su 24, gli spostamenti dei tir. «La soluzione innovativa è stata sviluppata da Hyperion Software, una software house del Gruppo Oracle», aveva spiegato illustrando il progetto il segretario generale dell'Autorità portuale, Matteo Paroli, che ieri ha illustrato l'esperienza del **porto** di **Ancona** a un convegno dell'Università di Macerata sulle soluzioni giuridiche per l'automazione dei trasporti. Il sistema di tracking and recognition, già sperimentato in uno dei tre varchi del **porto**, permetterà di monitorare in maniera intelligente il tragitto dei tir tra le banchine e lo scalo Marotti. L'attivazione di 72 telecamere consentirà al sistema di intelligenza artificiale di analizzare tutte le immagini riversate nel software e riconoscere eventuali anomalie di percorso o di comportamento dell'autista: dal cambio di direzione all'apertura di un portellone, segnalando anche soste improvvise. Impara da solo Il software è dotato anche di un sistema di apprendimento automatico che gli consente di imparare a riconoscere le situazioni di normalità, ad esempio un rallentamento dovuto alle code da traffico, e identificare i comportamenti davvero irregolari. Quando il sistema rileva un'anomalia, genera in automatico un messaggio di alert nei telefonini, tablet o pc in dotazione agli agenti doganali, in cui viene attivata l'immagine della telecamera che ha rilevato l'irregolarità. Così gli agenti hanno modo di verificare se è proprio il caso di intervenire, evitando operazioni inutili e perdite di tempo. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sottopasso di via Mameli, parte il restyling

Sarà più largo, accessibile anche ai disabili e a prova di infiltrazioni

IL CANTIERE FALCONARA Dopo la stipula del contratto con la società Ricciardiello, avvenuta giovedì scorso, sono stati avviati i lavori preparatori per la ristrutturazione del sottopasso di via Mameli, dove saranno abbattute le barriere architettoniche per entrambi gli accessi e sarà realizzato un tunnel più ampio per attraversare la Flaminia. Nei giorni scorsi è stata interrotta l'erogazione del gas nella tubatura che interferisce con il sottopasso e gli uffici comunali sono al lavoro per risolvere le interferenze con altri sottoservizi, in contatto con le diverse società di gestione, dopo di che la ditta appaltatrice comincerà a lavorare sul lato di via Mameli. «Il sindaco Stefania Signorini e l'assessore ai Lavori pubblici Valentina Barchiesi hanno già convocato i concessionari di spiaggia per spiegare come procederanno i lavori - spiega una nota del Comune -. Per aprile è previsto il completamento dei primi interventi (che riguardano l'ingresso di via Mameli e la realizzazione del vano ascensore), poi il cantiere sarà sospeso per non creare disagi durante l'apertura degli stabilimenti». Il progetto, finanziato dall' **Autorità Portuale** per un importo di oltre 400mila euro, abbatte le barriere architettoniche e rende accessibile a tutti il sottopasso più centrale per la spiaggia: sarà infatti realizzato un ascensore/piattaforma elevatrice sul lato monte (all'incrocio tra via Flaminia e via Mameli), mentre sul lato mare una rampa garantirà la percorribilità anche a disabili in carrozzina e mamme con passeggino. Il progetto redatto dallo Studio di ingegneria Talevi prevede anche interventi per evitare le infiltrazioni d'acqua, oltre a un allargamento e a un aumento dell'altezza del tunnel, lungo complessivamente 68 metri: il sottopasso corre infatti sotto la via Flaminia a una profondità di 3,10 metri rispetto al livello del marciapiedi, per passare poi sotto gli edifici che sorgono sul lato mare della strada e sotto la ferrovia prima dello sbocco in spiaggia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Operazione sottopassi: lavori in via Mameli

Giù le barriere, tunnel più ampio I primi interventi entro aprile Sarà realizzato un ascensore Piattaforma Bedetti accessibile

Sono cominciati i lavori preparatori per la ristrutturazione del sottopasso di via Mameli: dopo la stipula del contratto di giovedì 6 febbraio, gli operai della ditta Ricciardiello hanno cominciato gli interventi che porteranno all'abbattimento delle barriere architettoniche per entrambi gli accessi e alla realizzazione di un tunnel più ampio per attraversare la Flaminia. Nei giorni scorsi è stata interrotta l'erogazione del gas nella tubatura che interferisce con il sottopasso e gli uffici comunali sono al lavoro per risolvere le interferenze con gli altri sottoservizi, attraverso i contatti con le diverse società di gestione. Non appena risolto tali questioni, la ditta d'appalto comincerà a lavorare sul lato di via Mameli. L'amministrazione ha già ricevuto i concessionari di spiaggia per spiegare loro come procederanno i lavori. Entro aprile dovrebbero completarsi i primi interventi che riguardano l'accesso di via Mameli e la realizzazione del vano per l'ascensore. Quindi il cantiere sarà sospeso per non creare disagi ai bagnini e ai cittadini durante il periodo di apertura degli stabilimenti, per poi riprendere dopo l'estate. Secondo quanto riferitoci il tunnel dovrebbe essere comunque percorribile per la bella stagione. L'operazione, finanziata per oltre 400mila euro dall'**Autorità portuale**, renderà il principale sottopasso verso il mare accessibile a tutti: sul lato monte sarà realizzato un ascensore, mentre sul lato mare sarà realizzata una rampa per garantire la percorribilità anche a chi si muove in carrozzina e alle mamme con i bimbi in passeggino. Il progetto è stato redatto dallo Studio di ingegneria Talevi e prevede anche interventi per evitare le infiltrazioni d'acqua, oltre a un allargamento e a un aumento dell'altezza del tunnel, lungo complessivamente 68 metri. Il sottopasso 'Piattaforma Bedetti' è stato finalmente riaperto ieri in tardo pomeriggio: le persone con difficoltà motorie possono di nuovo raggiungere la spiaggia. g.g.



Falconara: sottopasso di via Mameli, siglato il contratto d'appalto

Dopo la stipula del contratto con la società Ricciardiello, avvenuta giovedì scorso 6 febbraio, sono stati avviati i lavori preparatori per la ristrutturazione del sottopasso di via Mameli, dove saranno abbattute le barriere architettoniche per entrambi gli accessi e sarà realizzato un tunnel più ampio per attraversare la Flaminia. Nei giorni scorsi è stata interrotta l'erogazione del gas nella tubatura che interferisce con il sottopasso e gli uffici comunali sono al lavoro per risolvere le interferenze con gli altri sottoservizi, attraverso i contatti con le diverse società di gestione. Appena risolte tutte le interferenze, la ditta d'appalto comincerà a lavorare sul lato di via Mameli. Il sindaco Stefania Signorini e l'assessore ai Lavori pubblici Valentina Barchiesi hanno già convocato i concessionari di spiaggia per spiegare loro come procederanno i lavori. Per il prossimo aprile è previsto il completamento dei primi interventi (che riguardano l'ingresso di via Mameli e la realizzazione del vano ascensore), poi il cantiere sarà sospeso per non creare disagi durante il periodo di apertura degli stabilimenti. L'aggiudicazione dell'appalto alla società Ricciardiello, attraverso un bando pubblicato a novembre, è avvenuta

dopo un primo bando andato deserto. Il progetto, per un importo di oltre 400mila euro finanziato dall'**Autorità Portuale**, mira ad abbattere le barriere architettoniche e a rendere accessibile a tutti il sottopasso più centrale della città per raggiungere la spiaggia: sarà infatti realizzato un ascensore/piattaforma elevatrice sul lato monte (all'incrocio tra via Flaminia e via Mameli), mentre sul lato mare sarà realizzata una rampa per garantire la percorribilità anche a chi si muove in carrozzina e alle mamme con i bimbi in passeggino. Il progetto redatto dallo Studio di ingegneria Talevi prevede anche interventi per evitare le infiltrazioni d'acqua, oltre a un allargamento e a un aumento dell'altezza del tunnel, lungo complessivamente 68 metri: il sottopasso corre infatti sotto la via Flaminia a una profondità di 3,10 metri rispetto al livello del marciapiedi, per passare poi sotto gli edifici che sorgono sul lato mare della strada e sotto la ferrovia prima dello sbocco in spiaggia. Attraverso l'abbassamento del piano calpestabile sarà ricavata un'altezza minima di 2,15 metri, che in alcuni punti arriverà a 2,36 metri (attualmente l'altezza minima è di 1,73 metri), mentre l'eliminazione degli speroni in muratura realizzati lungo il tunnel permetterà di allargarlo fino a un minimo di un metro (la larghezza minima è attualmente di 0,77 metri). La scala di accesso di via Mameli sarà invece allargata a 1,5 metri. E' previsto anche il rifacimento del sistema di sollevamento e di allontanamento delle acque piovane e di lavaggio, il rifacimento dei cassonetti di contenimento delle condotte fognarie, il rifacimento dell'impianto elettrico e dell'illuminazione, l'impermeabilizzazione e l'intonacatura della volta, una nuova pavimentazione antiscivolo.

The screenshot shows the website 'vivereancona.it' with a navigation menu and a main article. The article title is 'Falconara: sottopasso di via Mameli, siglato il contratto d'appalto'. The article text is partially visible, starting with 'Dopo la stipula del contratto con la società Ricciardiello...'. There are several sidebars with advertisements, including 'CASA FUNERARIA BIONDI', 'RIFIUTI E RISORSE', 'digit', and 'Assistenza Certificata'.

Ricerca di personale/ L' Autorità portuale di Ancona mette a bando due figure di vertice

11 Feb, 2020 ANCONA - L' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale** ricerca di due importanti figure di vertice nell' organizzazione del **centrale** nel campo della contabilità e della progettazione. Il bando di concorso per le due figure professionali scade venerdì 14 febbraio. Sono due bandi di concorso che prevedono la selezione di un funzionario responsabile addetto alla Divisione bilancio , contabilità e patrimonio presso la Direzione amministrativa e di un funzionario responsabile addetto alla Divisione pianificazione , dragaggi e ambiente presso la Direzione tecnica e programmazione. Entrambe le figure saranno inquadrare come 'Quadro A' secondo il Contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti. Per la figura di funzionario responsabile addetto alla Divisione bilancio, contabilità e patrimonio è richiesta la laurea specialistica o magistrale o vecchio ordinamento in materie economiche, la conoscenza dell' uso delle apparecchiature informatiche e della lingua inglese. Per la figura di funzionario responsabile addetto alla Divisione pianificazione, dragaggi e ambiente presso la Direzione tecnica e programmazione è richiesta la laurea specialistica in Architettura e Ingegneria edile - Architettura, Ingegneria civile, Ingegneria per l' ambiente e il territorio, la laurea magistrale in Architettura e Ingegneria edile - Architettura, Ingegneria civile, Ingegneria per l' ambiente e il territorio, il diploma di laurea in Ingegneria edile, Ingegneria civile, Ingegneria civile per la difesa del suolo e la pianificazione territoriale, Ingegneria per l' ambiente e il territorio. Sono inoltre richieste l' abilitazione all' esercizio della professione di ingegnere e la conoscenza dell' uso delle apparecchiature informatiche, dei programmi software gestionali (Excell, Word, Autocad) e della lingua inglese. Le domande di partecipazione devono essere presentate entro le ore 13 di venerdì 14 febbraio.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' Authority del porto cerca due funzionari

ANCONA - Domande entro il 14 febbraio

Le navi attraccate al porto di Ancona (foto d' archivio) Due importanti figure di vertice nell' organizzazione dell' **Autorità** di **sistema** portuale del mare Adriatico centrale nel campo della contabilità e della progettazione. Scadono venerdì 14 febbraio i due bandi di concorso per la selezione di un funzionario responsabile addetto alla Divisione bilancio, contabilità e patrimonio presso la Direzione amministrativa e per un funzionario responsabile addetto alla Divisione pianificazione, dragaggi e ambiente presso la Direzione tecnica e programmazione. Entrambi le figure saranno inquadrati come 'Quadro A' secondo il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti. Per la figura di funzionario responsabile addetto alla Divisione bilancio, contabilità e patrimonio è richiesta la laurea specialistica o magistrale o vecchio ordinamento in materie economiche, la conoscenza dell' uso delle apparecchiature informatiche e della lingua inglese. Per la figura di funzionario responsabile addetto alla Divisione pianificazione, dragaggi e ambiente presso la Direzione tecnica e programmazione è richiesta la laurea specialistica in Architettura e Ingegneria edile - Architettura, Ingegneria civile, Ingegneria per l' ambiente e il territorio, la laurea magistrale in Architettura e Ingegneria edile - Architettura, Ingegneria civile, Ingegneria per l' ambiente e il territorio, il diploma di laurea in Ingegneria edile, Ingegneria civile, Ingegneria civile per la difesa del suolo e la pianificazione territoriale, Ingegneria per l' ambiente e il territorio. Sono inoltre richieste l' abilitazione all' esercizio della professione di ingegnere e la conoscenza dell' uso delle apparecchiature informatiche, dei programmi software gestionali (Excell, Word, Autocad) e della lingua inglese.

The screenshot shows the website 'cronacheancona.it' with a navigation menu including HOME, TUTTE LE NOTIZIE, TUTTI I COMUNI, SPORT, POLITICA, ECONOMIA, EVENTI, and WINE & FOOD. The main article is titled 'L'Authority del porto cerca due funzionari' and is dated '11 Febbraio 2020 - Ore 13:40'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. On the right side, there is a sidebar with a 'Notizie' section containing several news items with dates and titles, such as '17-02 - Previsione inverna... nelle città della costa: molte per 7 milioni di euro', '17-02 - Più incidenti stradali e...', '16-02 - Arrivato il primo...', '13-02 - Il Prefetto Made...', '13-02 - C'è una punta di...', '13-02 - L'Addetto del porto...', and '13-02 - Marche 2020: l'iva...'. At the bottom of the article, there is a 'Galleria Foto' section.

Bandi AdSp mar Adriatico centrale per figure di vertice

Giulia Sarti

ANCONA Ancora pochi giorni, la presentazione delle domande scade venerdì 14 Febbraio alle ore 13, per partecipare ai due bandi di concorso dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale nel campo della contabilità e della progettazione. La prima selezione riguarda un funzionario responsabile addetto alla Divisione bilancio, contabilità e patrimonio presso la Direzione amministrativa, l'altro un funzionario responsabile addetto alla Divisione pianificazione, dragaggi e ambiente presso la Direzione tecnica e programmazione. Per entrambe le figure l'inquadramento è quello Quadro A secondo il Contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti. Per la figura di funzionario responsabile addetto alla Divisione bilancio, contabilità e patrimonio è richiesta la laurea specialistica o magistrale o vecchio ordinamento in materie economiche, la conoscenza dell'uso delle apparecchiature informatiche e della lingua inglese. Per la figura di funzionario responsabile addetto alla Divisione pianificazione, dragaggi e ambiente è necessaria invece la laurea specialistica in Architettura e Ingegneria edile-Architettura, Ingegneria civile, Ingegneria per l'ambiente e il territorio, la laurea magistrale in Architettura e Ingegneria edile-Architettura, Ingegneria civile, Ingegneria per l'ambiente e il territorio, il diploma di laurea in Ingegneria edile, Ingegneria civile, Ingegneria civile per la difesa del suolo e la pianificazione territoriale, Ingegneria per l'ambiente e il territorio. Richieste inoltre l'abilitazione all'esercizio della professione di ingegnere e la conoscenza dell'uso delle apparecchiature informatiche, dei programmi software gestionali (Excel, Word, Autocad) e della lingua inglese. Tutte le informazioni sulle modalità di presentazione della domanda di partecipazione ai due bandi sono disponibili sul sito dell'[AdSp](#).



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il Tribunale dà ragione a Monti, niente risarcimento

AUTHORITY L'ex presidente dell'**Autorità portuale**, Pasqualino Monti (nella foto), non dovrà restituire oltre 150mila euro allo stesso ente e al ministero dei Trasporti. Lo ha deciso una sentenza del Tribunale di Civitavecchia del 6 febbraio scorso, firmata dal giudice del lavoro Elisa Bertillo. Il caso era nato dopo che il Mit e l'attuale Adsp avevano intimato all'attuale numero uno del porto di Palermo la restituzione di quella somma, accumulata negli anni per aver percepito un emolumento che, secondo quanto sostenuto dai due enti, non gli sarebbe spettato. Questo emolumento, come recita un decreto dello stesso ministero dei Trasporti, spetta ai presidenti delle **Autorità** portuali nominati o confermati successivamente alla data del decreto per tutta la durata del mandato, un emolumento corrispondente al trattamento economico fondamentale previsto per i dirigenti generali del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, moltiplicato per i seguenti coefficienti: 2,6 per le **autorità** portuali nel cui porto o porti nel triennio precedente si sia registrato un volume di traffico medio annuo superiore a 17 milioni di tonnellate al netto del 90% delle rinfuse liquide, o a 500.000 teu (unità di misura dei container, ndr); 2,2 per tutte le altre **autorità** portuali. Secondo il Mit, quel risultato di oltre 17 milioni di tonnellate di traffico, Monti non l'aveva raggiunto, per cui il coefficiente da applicare era il 2,2 e non il 2,6. Ma i legali dell'ex presidente di molo Vespucci, Alvisio Vergerio e Paola Peruzzi, sono invece riusciti a dimostrare che quei risultati erano stati ampiamente raggiunti. Dunque il giudice ha dato ragione a Pasqualino Monti e condannato invece sia il Ministero di piazzale di Porta Pia che l'**Autorità** di sistema **portuale**, rappresentata in aula dall'Avvocatura generale dello Stato, al pagamento delle spese della causa che era stata da loro stessi intentata, per una cifra di poco inferiore ai 12 mila euro. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp: domani vertice decisivo a Molo Vespucci

Publicato il 11 Febbraio 2020 CIVITAVECCHIA - Un vertice decisivo quello di domani mattina a Molo Vespucci tra il presidente Francesco Maria di Majo ed i rappresentanti sindacali. All' esito dell' incontro infatti, le parti sociali decideranno se revocare lo sciopero congelato per dare fiducia all' Authority oppure proseguire sulla strada indicata dai dipendenti dell' ente che, per la prima volta, potrebbero incrociare le braccia. La riunione della scorsa settimana aveva lasciato intravedere qualche spiraglio positivo: ma domani sarà la prova del nove. I sindacati, infatti, chiedono garanzie e risposte concrete, soprattutto alla luce del documento firmato dal presidente con il quale vengono sì indicati degli interventi, ma questi avranno ripercussioni nel medio e lungo termine. Oggi serve dare una svolta, cambiare rotta per una situazione che giudicato critica. "Serve coraggio - ha spiegato Gennaro Gallo della Uiltrasporti - interventi ad esempio sul piano della sburocratizzazione delle procedure, che potrebbero garantire al porto di essere maggiormente attrattivo e competitivo, oppure iniziative rivolte ad attrarre nuovi traffici attraverso, ad esempio, incentivi". Passi che possono poi essere strettamente legati ai progetti annunciati, a medio e lungo termine, dallo stesso Di Majo. Senza dimenticare il discorso della riorganizzazione del personale, nel pieno rispetto però del contratto di riferimento. In tutto questo i sindacati ricordano anche quello che deve essere il ruolo della Regione, positivo e propositivo, soprattutto in considerazione del fatto che quello di Civitavecchia è il porto del Lazio. Condividi.



Di Majo lancia un land bridge tra Civitavecchia e Brindisi

ROMA Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo è intervenuto al recente convegno romano 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. Come abbiamo scritto anche di recente, i convegni su logistica, portuali e trasporto merci non mancano certo: meno certi sono i risultati, perché popola cronaca sui loro interventi, quasi mai segue la storia. In questo caso in particolare speriamo di sbagliare. Ad aprire i lavori è stato il presidente del Parlamento Europeo, David Sassoli, seguito dal ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri. È seguito 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 ha detto di Mano 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. 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. La Portualità Nazionale ha evidenziato ancora 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.



Il Mattino

Napoli

Controlli straordinari

Frutta secca e abiti: il Porto di Napoli sorvegliato speciale

Import-export e coronavirus. L'effetto dell'emergenza sanitaria e della conseguente crisi di produzione del mercato cinese si fa sentire anche al **Porto di Napoli**. Ferme navi cargo cariche di merci. Di Biase a pag. 7.



Il Mattino

Napoli

Frutta secca, abiti, componenti per auto nel porto di Napoli l' attesa delle navi cargo

IL FOCUS Gennaio Di Biase Import-export e coronavirus. L' effetto dell' emergenza sanitaria e della conseguente crisi di produzione del mercato cinese si fa sentire anche al **Porto di Napoli**, in prospettiva economica e con «misure di sicurezza speciali attivate sulle merci dal Paese orientale. I nostri addetti indossano mascherine, guanti e procedono al lavaggio di mani continuo quando scaricano i container provenienti dalla Cina», spiega il direttore dell' Ufficio Dogane di **Napoli** Pasquale De Lucia. Sono ben sette le linee di navi cargo attive tra **Napoli** e il Paese asiatico. E, dal punto di vista commerciale, «l' onda lunga della mancata produzione in Cina la vedremo probabilmente nei prossimi mesi», prosegue De Lucia. Nel periodo appena trascorso, infatti, a causa del Capodanno Cinese, è arrivata solo una delle tre navi che ogni settimana approdano in città nel resto dell' anno. A marzo, dalla Cina sarebbe previsto l' arrivo di «degli abiti estivi spiega la Dogana E Ad aprile quello degli alberi di Natale». Potrebbero mancare. L' apprensione riguarda anche altri decisivi prodotti: «La componentistica delle auto e altre manifatture industriali vengono dalla Cina», dice Rodolfo Scutto responsabile dell' Area Antifrode e Controlli dell' Ufficio doganale. Insomma, i volumi di traffico sono in linea con i precedenti statistici del momento ma, nei prossimi mesi, gli effetti del coronavirus sugli scambi commerciali potrebbero subire una drastica contrazione. I PRODOTTI A RISCHIO Dalla Cina arrivano componenti di auto e manifatture, oltre ad abiti e abeti, pesce surgelato e frutta secca. Le linee di navi merci attive sono «Maersk, Cosco, Msc, Ym Line, Hapag, Cma, One - spiega l' Ufficio doganale Ma in funzione dei contratti può arrivare anche altro». «Qui arrivano le più grandi compagnie di navigazione del mondo spiega Scutto ma tutte con scalo. Il primo arrivo è di norma il **porto** del Pireo. Non necessariamente al primo **porto** vengono fatti controlli, perché si tratta di merce che si trova ancora all' estero. Ma tutti i container arrivati dalla Cina da dicembre sono sempre stati sottoposti a controlli rigorosi, qui e alla partenza. Al momento, al **porto** di **Napoli** non c' è merce bloccata o respinta per Coronavirus. In questo periodo, a causa del Capodanno cinese arriva qui una nave a settimana contro le tre degli altri mesi. A parte i consueti prodotti ittici e la frutta secca dal Paese Orientale, a marzo arriveranno le merci della stagione estiva, di cui dovrebbero aver già completato le forniture. Ad aprile arriveranno gli alberi di Natale. Arrivano dalla Cina anche la componentistica di auto e altre manifatture industriali». LO STOCCAGGIO Difficile che si crei però un effetto deposito nei porti: il tempo di stazionamento in dogana è di 90 giorni. Poi il carico viene considerato «in abbandono», diventa di proprietà dell' Erario e messo all' asta. «Il virus aggiunge Carmine Ruggiero, responsabile del reparto di Segreteria della Dogana potrebbe impattare sull' economia in prospettiva nel prossimo mese. A oggi, può darsi che un qualche importatore non abbia ritirato la merce, come la frutta secca, perché non sa ancora se rivenderla o meno. Ma l' effetto stoccaggio non conviene a nessuno: oggi si tende a esportare sulle proiezioni del venduto: finché non si tranquillizza la situazione non ci saranno spedizioni a pieno regime. Chi lascia la merce ferma non la vende più. Se gli alberi di Natale restassero fermi 90 giorni e li mettessero in commercio a settembre resterebbero tutti invenduti». Secondo ma non secondario: un container lasciato negli spazi doganali costa «150 euro al giorno aggiunge Scutto Per un container frigo per alimenti si arriva anche a 400 euro quotidiani». Attenzione speciale, infine, sulle misure sanitarie. «Il viaggio



Il Mattino

Napoli

dalla Cina a **Napoli** dura tra i 40 e i 50 giorni continua De Lucia Durante i quali il virus non resiste e le merci si trovano in un container sigillate e non sono nella disponibilità delle persone. Abbiamo attivato misure speciali: mascherine e lavaggio di mani continuo per chi scarica i container. Le disposizioni arrivate riguardano le secrezioni: per esempio lo starnuto sulla merce di un contagiato che potrebbe contaminare il materiale. Ma va sottolineato che la merce arriva dopo un tempo lungo e di sicurezza. L'onda del rallentamento della produzione in Cina la vedremo forse qui nei prossimi mesi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' ANALISI

CRISI TIRRENIA NUOVO COLPO SUL FUTURO DEL PORTO

Lo stop alla linea dei traghetti Tirrenia Napoli-Catania non sarà indolore per il **porto** partenopeo. Le parole con cui il presidente dell' Authority Pietro Spirito ha commentato a caldo la decisione del Gruppo marittimo non lasciano troppi dubbi. E ancora una volta ripropongono, indirettamente ma con indiscussa centralità, un tema che ormai ogni istituzione del territorio conosce perfettamente. Da quanti anni si dice che lo scalo di Napoli, pur essendo la prima azienda della città per occupati e fatturato, non riesce a svolgere a pieno titolo questo ruolo? Perché continua, per esempio, ad essere privo di una sua linea ferroviaria di collegamento alla terraferma e in particolare agli Interporti dell' entroterra, snodi strategici per il transito delle merci? E perché nonostante la Riforma del sistema portuale, che sicuramente ha rimesso in moto un minimo di vivacità operativa in gran parte sconosciuto al passato, la sensazione della grande incompiuta resta e anzi si rafforza almeno sul piano del traffico commerciale? Ovviamente il caso Tirrenia, con i suoi possibili e già temutissimi contraccolpi sul lavoro di centinaia di persone e sull' economia generale del **porto** e della città, non c' entra nulla con i nodi storicamente irrisolti dello scalo.

Ma di sicuro apre una nuova ferita in un sistema che sembra faccia ancora tanta fatica a trovare la sua giusta collocazione. Per incominciare, **porto** regionale o internazionale a tutto tondo, ad esempio? Si può immaginare di vedere attraccare a Napoli anche le supernavi da 20mila teu o bisognerà affidarsi a quelle più piccole, impegnate appunto su rotte regionali, il cosiddetto short sea shipping, che non richiedono dragaggi speciali? Continua a pag. 24.

Nando Santonastaso



Dalla prima di Cronaca

CRISI TIRRENA, NUOVO COLPO SUL FUTURO DEL PORTO

Nando Santonastaso

E il fattore tempo, ovvero la possibilità di scaricare e caricare in poche ore questi colossi del mare, per accrescere la competitività della struttura, è davvero così improponibile? A proposito, poi, di dragaggi: perché soluzioni come quella adottata ad Amburgo, uno dei porti più importanti d'Europa, che può disporre di una banchina anti-fondali studiata proprio per gestire al meglio gli inevitabili problemi di assetto e controllo della sabbia sottomarina, non possono essere previste anche qui? Si dirà come al solito che occorre tempo o che ci vogliono molte, forse troppe risorse finanziarie: ma quante opportunità continua a perdere **Napoli** per l'incapacità di sfruttare l'enorme incremento del trasporto marittimo sul Mediterraneo ormai sempre più orientato verso Genova e Trieste per raggiungere i grandi mercati del Nord Europa? Certo, ci si può consolare con il fatto che un po' tutti gli scali del Sud soffrono dello stesso problema, a partire da Gioia Tauro, altra grande scommessa per ora persa della portualità meridionale. Ma nemmeno si può dimenticare che per una storia di dragaggi promessi e mai eseguiti, i cinesi stufi di attendere lasciarono Taranto per trasferirsi al Pireo, non a caso diventato uno degli approdi migliori del Continente. Si era sperato (e lo si spera ancora) che la Zes potesse garantire un salto di qualità alle potenzialità di **Napoli** oltre che di Castellammare di Stabia e di Salerno. Ma siamo ancora ai piedi della lunga scala da salire, con incognite però già molto pesanti a proposito del perdurante impatto burocratico cui sono costrette a sottoporsi le aziende investitrici, come segnalato dal Mattino. Ecco, è proprio questo mix di complicata eredità del passato, di pastoie amministrative tutt'altro che risolte forse anche di una scarsa presa di coscienza delle istituzioni pubbliche che il **porto** di **Napoli** sembra in parte ancora nelle secche, nonostante il boom di presenze crocieristiche. Ed è decisamente un paradosso se si considerano l'altissimo target di qualità degli operatori, tra i migliori dello shipping europeo, e la grande tradizione marinara della città. Due eccellenze che altrove, a partire dal nord Italia, fanno la differenza ma che qui sembrano ispirare solo rimpianti e rassegnazione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sospesa la Napoli-Catania

Per l'armatore non c'è più sostenibilità economica. A maggio la compagnia chiuderà le sedi delle due città portuali ma in caso di proroga della convenzione la situazione potrebbe cambiare. Il 13 marzo sciopero generale dei lavoratori

Napoli. 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 CINTirrenia, la scorsa settimana, aveva confermato la volontà di chiudere le sedi amministrative di Cagliari e Napoli. Intanto Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti, 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 continua 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 scontro». 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 segue in ultima pagina



Il Nautilus

Napoli

AdSP MT - Tirrenia, Linea Napoli-Catania sospeso collegamento senza alcuna comunicazione

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'.



Sospensione della linea Tirrenia, Napoli-Catania

Spirito: 'Decisione che arreca danno al tessuto economico regionale'

Giulia Sarti

NAPOLI Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale Pietro Spirito critica aspramente la scelta della sospensione della linea Tirrenia, Napoli-Catania. Si tratta -afferma- di una decisione che arreca danno al tessuto economico regionale ed alla rete dei collegamenti marittimi meridionali. Dall'Authority fanno sapere che senza alcuna comunicazione preventiva, ed anzi in contraddizione rispetto a quanto affermato in una recente riunione tenutasi a Napoli presso l'AdSp stessa, Tirrenia abbia deciso per la sospensione della linea Tirrenia, collegamento di autostrada del mare tra i porti di Napoli e Catania. Accanto alla già annunciata decisione di chiudere la sede partenopea della società, questa iniziativa -continua ancora il presidente Spirito- genera un effetto di deterioramento competitivo che si trasmette ad altri soggetti della comunità portuale. L'Authority 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 a web page for 'Messaggero Marittimo'. The header includes the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPIRITO SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the header, the article title 'Sospensione della linea Tirrenia, Napoli-Catania' is prominently displayed. A sub-headline reads: 'Spirito: "Decisione che arreca danno al tessuto economico regionale"'. The author is identified as 'Giulia Sarti'. The main image shows a man in a suit speaking at a podium with flags in the background. To the right, there is a newsletter sign-up form and a 'ULTIME POPOLARI!' section with various news thumbnails. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and a 'SEI QUI PAGES' link.

Sistema Portuale MAM il trend tutto positivo

BARI Traffici portuali in rilevante crescita nel sistema dell'Adriatico Meridionale che chiude il 2019 con 4.716 scali in totale (128 in più rispetto al 2018) e con 15.451.697 tonnellate di merci transitate, il 2,1% in più rispetto all'anno precedente. Significativo il dato delle rinfuse solide che segnano un +5%, con quasi 6 milioni di tonnellate movimentate. Aumenta del 3,1% la stazza lorda delle navi che toccano i porti del sistema, a dimostrazione dell'attrattività degli scali e della conseguente necessità, nell'immediato futuro, di adeguamento delle infrastrutture, con particolare riferimento ai fondali. I passeggeri movimentati (traghetti e crociere) sono stati 2.474.927. Porto di Bari: il 2019 è stato un anno record per lo scalo del capoluogo di regione. 2.355 scali in totale (68 in più rispetto al precedente anno). Il quantitativo delle merci movimentate è salito dell'11,1%, raggiungendo il livello complessivo di più di 6 milioni di tonnellate; il maggior contributo è stato dato dall'imbarco e sbarco delle rinfuse solide che è aumentato del 35%. La movimentazione dei container è cresciuta del 21% per un totale 82.627 TEUs (14.365 in più rispetto all'anno scorso). Particolarmente dinamica è stata la movimentazione di merci a mezzo Tir e semirimorchi che è cresciuta di ben 7.932 pezzi, raggiungendo la ragguardevole cifra di 165.945. Fiore all'occhiello del porto è stata la movimentazione connessa ai flussi turistici della croceristica che ha raggiunto la cifra record di 674.675 persone (254.657 imbarchi/sbarchi e 420.018 transiti) con aumento, rispetto al 2018, di ben 101.769 unità, pari al 17,8%, un dato che consolida la posizione del porto di Bari tra i top 20 a livello europeo. Bari, infine, conferma e consolida la propria posizione di primo porto italiano per traffico internazionale passeggeri su navi di linea: nel 2019 sono stati circa 1,20 milioni i passeggeri che hanno transitato a bordo di navi traghetto ro/ro. Se Bari ha fatto da traino in questo trend positivo, non meno rilevanti sono le performance dei porti di Manfredonia e Monopoli. Porto di Manfredonia: segna, rispetto al 2018, una crescita sia nel totale delle tonnellate movimentate, circa il +30% (movimentate 568.629 tonnellate, ossia circa 129 mila in più), che nelle rinfuse solide che crescono del 35,4% e sono rappresentate per lo più da cereali (253.559 tonnellate, +14,5%) e, non ultimo, nel numero degli accosti registrati che toccano quota 230, vale a dire 34 in più rispetto al 2018. Porto di Monopoli: esplodono le crociere nel porto bomboniera del sistema. Nell'anno appena trascorso si è registrato un +90,4% di aumento dei transiti dei croceristi che conferma sempre più l'importanza dello scalo per il settore turistico regionale. Positive le performance delle altre tipologie di traffico. Nel 2019 si sono registrati 133 accosti (33 in più rispetto all'anno precedente) e una movimentazione complessiva di 517.842 tonnellate, il 34,3% in più rispetto al 2018. Le rinfuse liquide segnano un'impennata addirittura del più 80% (trattasi prevalentemente di oli vegetali e biodiesel). Buona la performance registrata, anche, dalle rinfuse solide (+5,5%), rappresentate principalmente da derrate alimentari, minerali/cementi, calci e da prodotti chimici. Porto di Barletta: nel 2019 si sono registrati 186 accosti (5 in meno rispetto al 2018), si sono movimentate poco più di 800.000 tonnellate (-8% circa dell'anno precedente). Porto di Brindisi: restano stabili i dati, rispetto al 2018. Nell'anno appena trascorso si sono avuti 1.812 accosti, dato praticamente invariato rispetto all'anno precedente che si rapporta ad un calo complessivo del -6,1% delle merci movimentate (7.460.776 di tonnellate). Tale flessione è verosimilmente influenzata dalla diminuzione della movimentazione dei prodotti petroliferi e del carbone. Poco, infatti, possono influire sul totale i sensibili aumenti registrati, invece, delle general cargo (+98.850) dei minerali/cementi e calci (+460.704 tons), dei prodotti petroliferi



gassosi (+40.000 tons) e, in misura minore, dei prodotti chimici e metallurgici. Nel porto di Barletta il calo



La Gazzetta Marittima

Bari

dei traffici è connesso alla limitazione della infrastruttura, e pertanto i dragaggi, l'abbattimento dei silos e la connessa riqualificazione della banchina, la manutenzione straordinaria delle banchine operative, lo spostamento dei depositi di carburante e la nuova stazione per le crociere, tutte opere in corso di cantierizzazione commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi permetteranno di recuperare, a breve, cospicui volumi di traffico. Per Brindisi che soffre una crisi connessa al mutamento del ciclo produttivo della centrale Enel è invece necessario assecondare, attraverso una decisa infrastrutturazione, l'evoluzione dello scalo, conformemente alla propria storica vocazione, in una prospettiva polifunzionale: turistica, industriale e gateway commerciale. Le opere programmate, i cui tempi di realizzazione grazie alla condivisa programmazione con tutti gli stakeholders pubblici e privati, nonché alla attenzione dichiarata del governo dovrebbero subire una forte accelerazione, ci consentiranno di rendere lo scalo strategico, competitivo e all'avanguardia nei mercati nazionali e internazionali. Tra le opere strategiche per Brindisi si ricordano gli escavi e la struttura per il contenimento dei sedimenti; l'acquisto della stazione marittima privata e dei piazzali attigui, da riqualificarsi; la realizzazione di infrastrutture leggere a supporto del traffico extra Schengen, la project review al fine di poter gestire efficientemente anche il traffico con l'Albania e l'indizione del relativo appalto per la realizzazione del terminal passeggeri Le Vele; la realizzazione di un pontile a bricole e la ristrutturazione lato mare della ex stazione marittima. Le predette opere trovano copertura in finanziamenti a radice comunitaria afferenti ai programmi operativi interregionali, nazionali e regionali 2014/2020 e nell'Interreg Greece/Italy, eppertanto l'accelerazione della loro esecuzione è necessaria anche ad elidere il, concreto, rischio del definanziamento.

L'annuncio

Trasporti, la francese Cma Cgm si affida alla barese Gts Rail

È partito il nuovo servizio offerto da Cma Cgm, azienda francese tra le prime compagnie di navigazione del mondo, con trazione affidata alla barese Gts Rail. Il Piacenza Rail Shuttle, così si chiama la 'linea', partirà tre volte a settimana dal porto di Genova per poi dirigersi, via binario, verso l'hub di Piacenza, definito non solo capitale della logistica su ferro del Nord Italia ma anche crocevia geografico naturale. "Ancora una volta si è dato più valore alla sostenibilità economica e ambientale della logistica. - afferma Alessio Muciaccia, ceo di Gts - A Genova gli orari dei treni sono perfettamente sincronizzati con gli arrivi e le partenze delle navi di Cma Cgm, fornendo ai clienti un collegamento costante e continuo ai servizi di navigazione del gruppo, tra cui Amerigo (Mediterraneo - Nord America East Coast), Mex (Mar Mediterraneo - Medio Oriente / India), Nemo (North Europa - Mar Mediterraneo - Australia - Asia meridionale - Subcontinente indiano) e Sirius (East Coast South America - Mediterraneo occidentale).



Wired Digital Day Puglia in prima fila nella corsa al futuro

Tante proposte dal summit al Petruzzelli

Il futuro è oggi e Bari ne è stata la protagonista per un giorno celebrando al teatro Petruzzelli la terza edizione del Wired Digital Day 2020. Tante sono le sfide che ci attendono in tema di digitalizzazione, space economy, sostenibilità, intelligenza artificiale, cybersicurezza, assistenza sanitaria, design e creatività, argomenti che affascinano la Puglia che non vuole farsi trovare impreparata. Realizzato da Wired Italia in collaborazione con Regione Puglia e Puglia Sviluppo, l'evento ha avuto l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica sui temi dell'immediato futuro fondamentali per lo sviluppo economico, culturale e sociale del nostro Paese. Numerosi gli interventi dei protagonisti del mondo dell'innovazione. Dopo i saluti istituzionali del direttore di Wired Italia, Federico Ferrazza e del vicesindaco Eugenio Di Sciasio i lavori sono stati aperti dall'astronauta Paolo Nespoli che ha parlato della space economy. «È un settore di punta e l'Italia è la sesta potenza spaziale al mondo con settemila addetti e seicento imprese impegnate nel settore. La Puglia inoltre ha anche firmato un accordo per uno spazio - porto e Virgin Galactic potrebbe utilizzarlo per i voli suborbitali. Per essere competitivi bisogna continuare ad investire nella ricerca e nella tecnologia perché questo è l'investimento sul futuro». Anche la Puglia si sta ritagliando un ruolo da protagonista per restare al passo con i tempi soprattutto nell'ambito delle connessioni globali. E a tale proposito hanno parlato Ugo Patroni Griffi, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Antonio Vasile, vicepresidente di Aeroporti di Puglia e Giovanni Sylos Labini, ceo di Planetek Italia. Sulla decarbonizzazione dello stabilimento siderurgico ex Ilva di Taranto si è soffermato il segretario della Fim Cisl, Marco Bentivogli. «Questa parola, decarbonizzazione, ormai è diventata uno slogan, uno spot che serve molto spesso alla politica locale e nelle elezioni regionali. Noi ne vediamo poco di green, perché bloccare lo stabilimento e il piano ambientale significa fare tutto ciò che si può fare lontano dalla ambientalizzazione e dalla messa in ecosostenibilità dello stabilimento. Bisognerebbe interrompere la propaganda e cominciare a fare cose concrete facendo ripartire quello stabilimento e soprattutto onorando l'accordo del 6 settembre 2018». Al Wired Digital Day hanno partecipato inoltre Gunter Pauli, ideatore della Blue Economy, in collegamento da Tokyo, il sociologo ed esperto di new media e tecnologia Evgeny Morozov e Max Casacci, musicista e co-fondatore dei Subsonica. «La tecnologia ci mette in contatto con il mondo ma io rimango dell'idea che la fisicità, stare insieme agli altri, sono elementi fondamentali per la creatività musicale. Siamo in una fase in cui dobbiamo trovare il giusto bilanciamento su tutto quello che è stato trasformato», ha detto Casacci. «Uno dei più gravi problemi dell'economia italiana in questo momento è il mancato incontro tra domanda e offerta nel mercato del lavoro. Uno studio di Union camere ha rivelato che nel primo trimestre del 2020 le imprese italiane offriranno oltre un milione di posti di lavoro, ma circa 350.000 rischiano di non trovare i giusti candidati. La soluzione? Investire di più in educazione, avvicinare scuole ed università alle imprese e responsabilizzare gli individui ha affermato Nicolò Andreula, economista ed esperto in Strategy, Marketing & Leadership. «Wired è una rivista che segue la Puglia da sempre. I nostri risultati sono importanti e dimostrano la capacità della nostra regione di marcare la tutela dell'ambiente», ha concluso Michele Emiliano, presidente della Regione Puglia. «La Puglia si presenta



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

a questo evento con dati economici strepitosi: in quattro anni abbiamo avuto un incremento del Pil di più di quattro punti e le esportazioni sono salite del nove per cento. Nonostante la xylella poi la nostra agricoltura quest' anno ha prodotto più del sessant a per cento dell' olio e delle olive di tutta Italia».

Puglia Live

Bari

Bari - WIRED DIGITAL DAY 2020 DALLA PUGLIA UN GIORNO IN DIRETTA DAL FUTURO ALLINSEGNA DELLA SOSTENIBILITÀ

EMILIANO E BORRACCINO: SOSTENIBILITÀ, CHIAVE DELL'UNICO FUTURO POSSIBILE

Il tuffo nel futuro del Wired Digital Day 2020 prende corpo sul palcoscenico del Teatro Petruzzelli, gremito di pubblico giovane, per declinare il comune denominatore delle prossime sfide: la sostenibilità, valore che oggi ci mette al passo con i tempi, e domani diventa condizione imprescindibile di tante nuove opportunità. Così la Puglia si immerge nel Wired Digital Day, edizione numero 3, voluta dalla Regione Puglia in collaborazione con la società in house Puglia Sviluppo e realizzata da Wired Italia, brand Condé Nast sinonimo di innovazione, tecnologia e ricerca. L'Italia nello Spazio, connessioni globali, lavoro ai tempi dell'intelligenza artificiale, blue economy, cyber security, cultura e musica, democrazie digitali, progetto Puglia e costruzione di sistemi competitivi, imprese di domani e nuove competenze, capitali coraggiosi, sfide dell'industria nel mondo connesso, sono i temi affrontati da professionisti, economisti, studiosi, accademici, ricercatori e artisti, rappresentanti delle istituzioni e manager di successo. E poi uno sguardo di approfondimento sull'innovazione nella medicina con scienziati, docenti e medici che parlano di healthcare al tempo delle macchine, salute in rete e cibo come medicina.

Davanti ad un pubblico di giovani, professionisti, studenti, rappresentanti di imprese e istituzioni, uomini e donne, la terza edizione pugliese e del Mezzogiorno del Wired digital day ha provato a cambiare la prospettiva guardando la Terra non dal limite delle nostre città ma dall'immensità dello spazio. Poi torna nuovamente sul pianeta per parlare di connessioni globali necessarie per restare al passo coi tempi e delle infrastrutture, come porti e aeroporti, indispensabili alla Puglia per continuare ad essere centrale nel Mediterraneo. Il discorso si sposta al futuro del lavoro dove industria 4.0 e intelligenza artificiale mettono l'Italia nella situazione di dover correre per non perdere terreno. Ma questa corsa ha un limite per il nostro Paese e per il mondo: il rispetto dell'ecosistema che deve portare la tecnologia a servizio dell'ambiente per costruire un'economia sostenibile. La tecnologia tuttavia deve operare anche per la protezione delle reti perché ci sia più sicurezza nel mondo reale. Il tuffo nel futuro accende i riflettori anche sulla musica e in generale sull'industria culturale quale spinta per valorizzare le competenze e favorire il progresso dei territori. E mentre il digitale cresce in una corsa inarrestabile, diventa necessario contrastare il potere dei colossi globali del software per riaffermare la sovranità degli utenti. La Puglia degli anni Venti può crescere scommettendo proprio sul digitale e sulla sostenibilità. In questo contesto cambiano anche le necessità e le aspirazioni dei giovani perché il digitale e l'automazione richiedono competenze del tutto nuove. E se si affacciano nuove idee diventa sempre più necessario trovare i fondi per far decollare un progetto imprenditoriale e sostenere una startup. In un mondo in cui gli oggetti dialogano fra loro perché tutto è connesso, nascono prospettive nuove per l'industria, ma anche per la medicina: l'intelligenza artificiale può risolvere sfide che oggi appaiono insuperabili, mentre mettere la salute in rete come si sta facendo in Puglia, aiuta ad essere più veloci e più vicini ai pazienti che ne hanno bisogno. Ma nulla può proteggere dalle malattie come una corretta alimentazione, perché è proprio quello che mangiamo a condizionare emozioni e comportamenti. Sono questi i temi che hanno animato la scena in uno dei Teatri più prestigiosi d'Italia. Temi su cui la Puglia e tutto il Sud Italia oggi hanno molto da dire. L'ha sottolineato il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano intervistato dal direttore di Wired Italia Federico Ferrazza. Wired - ha detto Emiliano



- è una rivista che segue la Puglia con grandissima attenzione da sempre. Noi ci sentiamo sotto osservazione ma anche coccolati, perché i nostri risultati sono importanti, Wired non lesina la sua attenzione e riporta la grande attenzione della Puglia di marcare la tutela dell'ambiente e il tema della sostenibilità, che



Puglia Live

Bari

è anche largomento della giornata odierna. Questo consente alla Puglia di esibire la sua testardaggine nel difendere la salute, l'ambiente, la ragionevolezza delle imprese industriali, ma contemporaneamente fare dell'approccio scientifico alla decisione politica e dell'innovazione tecnologica la base per la emancipazione del sud e del Mezzogiorno. Oggi è una giornata molto importante: la Puglia si presenta qui con dati economici strepitosi. In quattro anni abbiamo avuto un incremento di più di quattro punti del Pil, abbiamo le esportazioni che sono salite del nove per cento, l'occupazione è aumentata di centotrentamila unità in quattro anni e mezzo. Nessuno ha dei risultati così in Italia e ci auguriamo che nonostante le nostre disgrazie, una di queste è certamente la questione dell'Ilva e l'altra è l'infezione batterica che viene dal Sudamerica denominata Xylella, la nostra agricoltura quest'anno ha prodotto più del 60% dell'olio e delle olive di tutta Italia e ci stiamo battendo bene. Faremo ancora meglio in futuro. La sostenibilità ha continuato il presidente è la chiave dell'unico futuro possibile e la Puglia ha dimostrato ampiamente di aver ricoperto un ruolo importante su questo tema. Abbiamo combattuto battaglie pionieristiche su cui il mondo ci sta dando ragione. Le nostre imprese oggi investono in ricerca sviluppo e innovazione quasi il 40% delle risorse messe a disposizione con i nostri strumenti di agevolazione, più del doppio di cinque anni fa. E proprio grazie all'innovazione hanno reso sostenibili le strutture aziendali, i macchinari, i prodotti. Gli sforzi per la sostenibilità tornano moltiplicati per l'economia e per le persone. La nostra regione sta crescendo ininterrottamente dal 2015 e sono aumentati anche i redditi delle famiglie. Avviene perché la nostra idea di sostenibilità è trasversale ad ogni tema, e perché la stiamo realizzando grazie al coinvolgimento dei cittadini. L'assessore regionale allo Sviluppo economico, Cosimo Borraccino, ha sottolineato un altro aspetto della sostenibilità in chiave pugliese. Abbiamo reso sostenibili i nostri stessi strumenti di agevolazione ha spiegato facendone un caso europeo di buone pratiche. Abbiamo puntato moltissimo su settori come lo spazio, la mecatronica, l'ICT, le tecnologie per la salute, spingendo le imprese ad innovare. Così la Puglia ha realizzato risultati importanti sui mercati esteri con una crescita del 9% nei primi nove mesi del 2019, la performance migliore del Mezzogiorno e la terza in Italia. Ma allo stesso tempo la Puglia è diventata molto attrattiva: qui stanno investendo con le nostre misure 23 gruppi esteri. I loro progetti valgono più di 664 milioni di euro. Per sviluppare queste idee la strada da percorrere è proprio quella della sostenibilità che vuol dire anche mantenere un dialogo costante con le imprese e il territorio per adattare le misure regionali ai cambiamenti in atto. Poi c'è un altro obiettivo: far rientrare a casa le nostre menti migliori. Molti giovani trasferiti all'estero stanno tornando a casa con strumenti per le startup tecnologiche come TecnoNidi. La nostra intenzione è incidere ancora di più su questi processi. Tra gli interventi più attesi quello dell'astronauta Paolo Nespoli che con 313 giorni, 2 ore e 36 minuti in astronave, ha descritto la sua vita da esploratore dell'infinito e sottolineato come fare ricerca sia un investimento sul futuro. Rivolgendosi ai giovani ha detto: "Prendete il controllo del vostro futuro e sognate cose impossibili perché sono quelle che cambiano voi e il vostro futuro e, quando vi svegliate, datevi da fare per realizzarle". Infine una riflessione sui confini visti dallo Spazio. "Noi sulla Terra guardiamo i nostri piccoli confini, senza capire che il confine più importante e unico per tutti è uno solo: l'atmosfera". Marco Bentivogli, segretario generale della Fim-Cisl e Stefano da Empoli, economista e fondatore di I-Com nel loro dialogo hanno cercato di capire cosa deve fare il Paese per continuare ad essere una potenza industriale in un futuro del lavoro nel quale industria 4.0 e intelligenza artificiale mettono l'Italia nella situazione di dover correre per non perdere terreno. Gunter Pauli, economista a padre della Blue economy, ha raccontato in collegamento dal Giappone come lo sviluppo sostenibile non sia un'utopia ma una necessità per poter crescere in equilibrio con l'ecosistema e come la tecnologia possa essere messa a servizio dell'ambiente per sviluppare un'economia sostenibile in grado di proteggere la natura. "Ci sono centinaia di esempi - ha detto - per far crescere l'economia utilizzando quello che già abbiamo. Tra queste la risorsa più importante è la luce e invece continuiamo ad utilizzare ancora le onde radio che ci bombardano. Poi ci sono le risorse del mar Mediterraneo

come le alghe. Dobbiamo trasformare educazione e formazione nelle università per ispirare meglio i giovani". Il sociologo ed esperto di new media e tecnologia Evgeny Morozov ha descritto tutti rischi che affrontiamo quando ci confrontiamo con i colossi globali del software e cosa possiamo fare per contrastare il potere dei monopoli digitali e riaffermare la sovranità degli



Puglia Live

Bari

utenti. "I cittadini - ha sottolineato - devono avere il controllo dei dati perché questo migliora la democrazia. Non più in mano a grandi player ma gestiti da noi. Bisogna fare in modo che i cittadini possano mettere insieme i dati che generano e metterli sotto un unico ombrello e i Comuni devono raccoglierci per creare servizi migliori". Il musicista, produttore e fondatore dei Subsonica Max Casacci ha spiegato invece come la musica e più in generale l'industria culturale, possano favorire la valorizzazione delle competenze e il progresso dei territori. "Fare cultura - ha spiegato - significa non limitarsi a produrre un evento. È importante chiedersi quanto di quello che si vede sul palcoscenico viene messo in circolazione e stimola la creatività. La fantasia, l'inventiva sono le risposte ad un mondo in continua trasformazione. L'abbiamo visto in Puglia dove sono accadute cose straordinarie negli ultimi 10 anni". Alla manifestazione sono intervenuti anche il sindaco di Bari Antonio Decaro, lo scienziato, esperto in reti neurali artificiali e sistemi artificiali adattivi e direttore del Centro di ricerca Semeion Massimo Buscema. Inoltre, Alessandro Lo Volpe, Carola Frediani, Ugo Patroni Griffi, Nicolò Andreola, Luigi Capello, Giovanni Sylos Labini, Ottavio Di Cillo, Antonio Maria Vasile, Antonio De Vito, Marco Curci, Luigi Alfredo Grieco, Giovanni Gorgoni, Giammarco Surico, Giovanni Semeraro, Antonio Moschetta, Fabrizio Sammarco, Giovanni Lagioia. Con loro le storie di alcune startup pugliesi, raccontate da Diego Marra, Alessio Lo Russo e Isa Cafagna. L'evento è stato trasmesso in diretta streaming sulla pagina Facebook di Wired e sul sito (<https://www.wired.it/>). Hashtag ufficiale: #WiredDigitalDay.

Le ali al porto otto progetti da 113 milioni

Dossier dell'Authority al ministro De Micheli Dragaggi, banchine e colmate: ecco le opere

Otto progetti, dal valore complessivo di 113 milioni, per tirare fuori dalla crisi il porto di Brindisi. Sono le infrastrutture progettate dall' **Autorità portuale** per provare a mettere lo scalo al passo coi tempi. Il dossier è stato consegnato nelle scorse settimane alla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. I progetti: vasca di colmata a Costa Morena Est, dragaggio dei fondali, nuove banchine a Sant' Apollinare, pontile a bricole a Costa Morena Ovest, nuovo terminal passeggeri a Punta delle Terrare, riqualificazione dell' area del varco di Costa Morena Ovest, una vasca di accumulo di acqua potabile a Costa Morena Est e creazione di un infopoint nella ex stazione marittima. Piccinin a pag.8.



Otto progetti da 113 milioni per salvare il porto dalla crisi

L' Autorità di sistema ha consegnato un dossier ai ministri di Infrastrutture e Sviluppo economico Priorità assoluta: cassa di colmata, dragaggi, banchine a Sant' Apollinare e pontile a briccole

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Francesco RIBEZZO PICCININ Otto progetti, dal valore complessivo di 113 milioni e 150mila euro, per far tirare fuori dalla crisi il porto di Brindisi. Sono queste le infrastrutture progettate dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale per provare a mettere lo scalo brindisino al passo coi tempi. Sono queste, in particolare, le opere che l' Authority ritiene strategiche, tanto da averle inserite in un apposito dossier, con focus proprio sul porto di Brindisi, consegnato nelle scorse settimane alla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, durante l' incontro tenuto a Brindisi, ed alla sottosegretaria Alessandra Todde, durante il tavolo sulla crisi del porto tenuto nella sede del ministero dello Sviluppo economico. I progetti, come detto, sono otto in tutto: vasca di colmata a Costa Morena Est, dragaggio dei fondali, nuove banchine a Sant' Apollinare, pontile a briccole a Costa Morena Ovest, nuovo terminal passeggeri a Punta delle Terrare, riqualificazione dell' area del varco di Costa Morena Ovest, una vasca di accumulo di acqua potabile a Costa Morena Est e creazione di un infopoint nella ex stazione marittima. Intervento chiave è quello, da 35,5 milioni di euro, relativo alla cassa di colmata. Progetto fermo a causa del parere negativo del comitato tecnico per la Valutazione d' impatto ambientale e rispetto al quale l' **Autorità di sistema** si è mossa per effettuare le caratterizzazioni sui sedimenti richiesti. Il progetto prevede la costruzione di una vasca di sedimentazione, tra il molo Petrolchimico e Costa Morena Est, per lo stoccaggio dei sedimenti dragati dal porto. Il secondo lotto relativo al progetto di Completamento dell' infrastrutturazione **portuale** mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena Est, che comprende anche la cassa di colmata, è quello relativo ai dragaggi per l' approfondimento di una parte dei fondali del porto medio e di quello esterno, il cui costo stimato è di 19,4 milioni di euro. In particolare, per l' area di Sant' Apollinare la profondità prevista è di 12 metri, per il canale di accesso al porto interno e per le calate di Costa Morena invece è di 14 metri. Fa parte della stessa serie di opere anche la realizzazione, per 35,5 milioni, dei nuovi accosti a Sant' Apollinare. Un' opera contestata da diversi gruppi ambientalisti a causa della presenza di un' area archeologica particolarmente significativa. Area rispetto alla quale esiste, tuttavia, un progetto di valorizzazione redatto proprio dall' **Autorità di sistema portuale**. L' intervento consentirebbe di aumentare il numero di imbarcazioni, in particolare traghetti ro-ro e ro-pax e navi da crociera, ormeggiabili nello scalo brindisino. Lo stop alla cassa di colmata, al quale l' Authority sta provando a porre rimedio, rallenta però anche la realizzazione delle nuove banchine. Per queste ultime, infatti, è necessario approfondire i fondali almeno fino a 12 metri e per farlo occorre dragare. Ma dragare non è possibile fino a quando non sia disponibile un sito per lo stoccaggio dei sedimenti raccolti dal fondale. Che nelle intenzioni dell' **Autorità di sistema** dovrebbero finire nella famosa cassa di colmata. Altra opera con qualche problema di realizzazione è il pontile a briccole, dal costo stimato di 9,3 milioni. L' opera, che ha lo scopo di garantire l' ormeggio delle navi in sicurezza anche con condizioni meteo non ideali, è composta secondo i progetti dell' ente **portuale** da sei briccole, ognuna delle quali formata da sei pali in acciaio. Su ogni briccola, corredata di parabordi, sono posizionate due bitte da 100 tonnellate ciascuna. L' iter autorizzativo, tuttavia, è fermo sostanzialmente per lo stesso





Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

motivo della cassa di colmata: la caratterizzazione dei sedimenti del fondale. Costerà 12,15 milioni, invece, il nuovo terminal Le vele a Punta delle Terrare, funzionale all' imbarco ed allo sbarco dei passeggeri. Progetto finalmente ripartito dopo l' archiviazione delle indagini da parte della Procura di Brindisi. A queste opere si aggiungono la riqualificazione dell' area antistante il varco di Costa Morena Ovest, previa demolizione delle strutture precarie esistenti, per mezzo milione di euro; la realizzazione di una vasca di accumulo di acqua potabile per il rifornimento delle navi a Costa Morena Est, per 700mila euro; la ristrutturazione della sala d' attesa marittimi della ex stazione marittima per la realizzazione di un infopoint adeguato agli standard di PugliaPromozione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dopo gli scontri Comune-Authority unità d' intenti ritrovata al ministero

Il parere negativo del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche di Campania, Molise, Puglia e Basilicata sulla vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est è solo l' ultimo stop alle opere che l' **Autorità di sistema** portuale del mare Adriatico meridionale ritiene strategiche per lo sviluppo dello scalo. Motivo del parere negativo: la mancata compatibilità con quanto previsto nel Piano regolatore portuale vigente. Motivazione che ha spinto lo stesso Provveditorato a bloccare diversi progetti dell' **Autorità di sistema** ma che ha anche portato al sequestro dei varchi doganali da parte della Procura della Repubblica di Brindisi. La situazione, dunque, è molto complessa. Nei giorni successivi allo stop, il deputato di Forza Italia Mauro D' Attis ha presentato una interrogazione urgente al ministro delle infrastrutture Paola De Micheli per provare a chiarire il motivo di tante bocciature. I commenti del sindaco Riccardo Rossi dopo lo stop, tra l' altro, avevano fatto sbottare il presidente Ugo Patroni Griffi, inasprendo ulteriormente i rapporti con l' **Authority**, già non particolarmente amichevoli. Alla fine, però, dopo un incontro tra sindaco e presidente l' incidente diplomatico era rientrato. Ma la vera sorpresa è arrivata nelle ore successive, pochi giorni fa, con la riunione del tavolo sulla crisi del porto di Brindisi presso il ministero dello Sviluppo economico. In quell' occasione, forse per la prima volta, istituzioni locali, operatori portuali, associazioni datoriali e sindacati hanno condiviso il da farsi per salvare dalla crisi e da un destino infausto, soprattutto con la decarbonizzazione in arrivo, lo scalo portuale brindisino. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Rilanciare il porto con 112 milioni: ecco i progetti consegnati al Mise

Il report dell' Autorità di Sistema portuale sulle opere strategiche che possono portare traffici, lavoro e fatturato per la città

MAR.ORL

BRINDISI - Valgono 112,65 milioni di euro i progetti delle opere strategiche del porto di Brindisi inserite nel Piano 2020-2022 dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale, tutte raccolte nel report consegnato alla ministra per lo Sviluppo economico, Paola De Micheli, il 3 febbraio scorso durante l' incontro con le istituzioni, gli enti e gli operatori economici (seguito poi il 6 febbraio dalla prima riunione del tavolo di crisi convocato dal Mise a Roma, con la sottosegretaria Alessandra Todde). Si tratta dei dragaggi nelle aree degli approdi esistenti e di quelli in progetto (19,4 milioni); della vasca di colmata e sedimentazione di 120mila metri quadrati che accoglierà i fanghi di dragaggio (35 milioni, secondo una filiera di economia circolare, evitando i costi altissimi di trasporto e stoccaggio in discarica di una massa stimata di 648mila metri cubi); dei nuovi accosti di Sant' Apollinare (35,5 milioni); del pontile a briccole di Costa Morena Ovest (9,3 milioni); della realizzazione della nuova stazione marittima a Punta delle Terrare, il terminale "Punta delle Terrare" (12,15 milioni); della sistemazione del parcheggio esterno al varco doganale di Costa Morena Ovest (0,5 milioni); della vasca di accumulo idrico per le navi a Costa Morena Est (0,7 milioni); dell' infopoint nella ex stazione marittima (0,1 milioni). Il nodo dello sblocco di progetti strategici, funzionali anche alla realizzazione della Zona economica speciale, e a tutte le agevolazioni per i traffici merci, soprattutto su rotabili (indicati come priorità dalla stessa ministra De Micheli il 3 febbraio a Brindisi), con una concertazione proficua tra enti sul piano delle procedure, quindi tra Adsp, Comune di Brindisi, provveditorato interregionale alle Opere pubbliche, Mise e Mit, è l' argomento del percorso avviato già presso il Ministero dello Sviluppo economico (vi è poi una convocazione sempre al Mise per il 10 marzo, in sede conferenza dei servizi preliminari per il progetto Edison di una stazione-deposito di Gnl per navi e Tir). La vasca È ubicata tra il molo gasiere del Petrolchimico e Costa Morena Est. Secondo il piano di regolamentazione **portuale** esistente, è destinata ad accogliere i sedimenti di dragaggio. Il serbatoio è previsto sia separato dal mare da una paratia stagna fino alla profondità di 27 metri. I dragaggi in progetto puntano a realizzare la profondità dei fondali prevista dal Piano regolatore **portuale** vigente, vale a dire sino a 12 metri per l' area di Sant' Apollinare destinata ai nuovi accosti per traghetti e navi ro-ro, e sino a meno 14 lungo il Canale Pignati e nella zona delle calate di Costa Morena (in tutto 560mila metri cubi di sedimenti). Il pontile a briccole Il pontile destinato al solo attracco e ormeggio per navi ro-ro passeggeri, ed è perpendicolare al piazzale di Costa Morena Ovest, è costituito da sei briccole collegate da passerelle metalliche per constire l' accesso agli ormeggiatori. Ogni briccola è costituita da sei pali metallici spinti sino a meno 43 metri nel fondale, mentre la passerella in grigliato metallico si trova a 4,5 metri sopra il livello del mare. L' opera garantisce la sicurezza dell' ormeggio in condizioni meteo avverse. La nuova stazione marittima Progetto già noto, è asservito ai servizi per i passeggeri esclusivamente connessi alle attività di imbarco e sbarco, potrà ospitare spazi commerciali, ristorazione e sarà circondato da spazi a verde attrezzato e parcheggi. Area parcheggio esterna La riqualificazione e riconfigurazione, anche su input di Agenzia delle Dogane, Polizia di Frontiera e Guardia di Finanza, dell' area comprende interventi sugli spazi destinati alla sosta di mezzi e

BRINDISIREPORT Economia

Rilanciare il porto con 112 milioni: ecco i progetti consegnati al Mise

Il report dell'Autorità di Sistema portuale sulle opere strategiche che possono portare traffici, lavoro e fatturato per la città

3 Feb 2020

190 letti di oggi

Magasin commercializzato 2020 per Brindisi a costo zero e 57 tonnellate

Lavorando 5000 metri per il porto di Brindisi

Termini di colata portuale di Brindisi a costo zero e 57 tonnellate

Convegno: il Comune alla prima riunione del tavolo di crisi

BRINDISI - Valgono 112,65 milioni di euro i progetti delle opere strategiche del porto di Brindisi inserite nel Piano 2020-2022 dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, tutte raccolte nel report consegnato alla ministra per lo Sviluppo economico, Paola De Micheli, il 3 febbraio scorso durante l' incontro con le istituzioni, gli enti e gli operatori economici (seguito poi il 6 febbraio dalla prima riunione del tavolo di crisi convocato dal Mise a Roma, con la sottosegretaria Alessandra Todde).

Si tratta dei dragaggi nelle aree degli approdi esistenti e di quelli in progetto (19,4 milioni); della vasca di colmata e sedimentazione di 120mila metri quadrati che accoglierà i fanghi di dragaggio (35 milioni, secondo una filiera di economia circolare, evitando i costi altissimi di trasporto e stoccaggio in discarica di una massa stimata di 648mila metri cubi); dei nuovi accosti di Sant' Apollinare (35,5 milioni); del pontile a briccole di Costa Morena Ovest (9,3 milioni); della realizzazione della nuova stazione marittima a Punta delle Terrare, il terminale "Punta delle Terrare" (12,15 milioni); della sistemazione del parcheggio esterno al varco doganale di Costa Morena Ovest (0,5 milioni); della vasca di accumulo idrico per le navi a Costa Morena Est (0,7 milioni); dell' infopoint nella ex stazione marittima (0,1 milioni).

Il nodo dello sblocco di progetti strategici, funzionali anche alla realizzazione della Zona economica speciale, e a tutte le agevolazioni per i traffici merci,

passengeri durante le fasi di sbarco e imbarco, parcheggio dei semirimorchi liberando spazio nell' attuale area interna extra Schengen che soffre attualmente di strozzature di traffico e in previsione della riduzione di spazi disponibili dovuta alla realizzazione della nuova stazione marittima



Brindisi Report

Brindisi

interna. Il progetto prevede anche un' area coperta da tensostatico di 550 metri quadrati con blocco servizi igienici e food court. Il nuovo infopoint Sarà realizzato a piano terra dell' ex stazione marittima, ristrutturando con pochi interventi edilizi l' attuale sala d' attesa marittimi, avrà gli standard previsti dall' agenzia regionale Puglia Promozione, e sarà utile per i passeggeri delle navi da crociera, ma anche per altri turisti in transito. Vasca di accumulo acqua potabile Avrà la capacità di 400 metri cubi distribuiti tra 8 vasche di accumulo, mentre una nona resterà vuota in riserva. Sarà ubicata a Costa Morena Est e consentirà di rifornire in contemporanea una nave mercantile e una nave da crociera, grazie alle bocchette da 3 Bar. I nuovi accosti di Sant' Apollinare Opera fondamentale, permetterà l' ormeggio contemporaneo di cinque grandi navi e sarà collegato anche all' attuale area traghetti ro-ro di Punta delle Terrare, e ai servizi passeggeri e Tir ubicati a Costa Morena Ovest. Il progetto prevede la tutela dell' esistente area di interesse archeologico, che sarà attrezzata a parco e resa accessibile anche ai cittadini di Brindisi. Gallery.

Il Nautilus

Brindisi

Progetto Edison gnl a Brindisi

SCRITTO DA

Brindisi. Dal primo gennaio 2020 sono entrate in vigore le norme IMO per combattere le emissioni prodotte dal settore dello shipping mondiale. Armatori e noleggiatori hanno investito molto su i propri vettori per ridurre il tenore di zolfo nei combustibili, il cui limite sarà ridotto su scala mondiale a non più dello 0,5%. A un mese dalle IMO 2020, le opzioni pratiche messe in campo sono state poche: utilizzare olio combustibile o gasolio a basso tenore di zolfo, ricorrere agli scrubber per l' abbattimento delle emissioni degli ossidi di zolfo dai fumi oppure utilizzare GNL come combustibile. Tutte le altre opzioni/ipotesi considerate nel campo della propulsione navale sono ancora in fase di ricerca e di sperimentazione. La più equilibrata scelta dalla maggior parte degli armatori, a livello internazionale, come operativa è la propulsione a gnl (già sperimentata dalle metaniere) e che permetterà allo shipping di soddisfare le IMO 2020 per il prossimo e medio termine. L' uso dello gnl rappresenta la soluzione della transizione energetica; oggi, nei trasporti pesanti su gomma e via mare, è l' unico combustibile disponibile sul mercato in grado di ridurre i livelli di emissione di CO2. Questo vuol dire che nell' arco

dei prossimi anni, nei porti italiani crescerà la richiesta di approvvigionamento di navi, di dimensioni sempre maggiori, alimentate a gnl: una sfida che è proposta al nostro sistema portuale e logistico. 'L' assenza di uno sviluppo armonizzato dell' infrastruttura per i combustibili alternativi nell' Unione - si legge nella D. UE on the deployment of alternative fuels infrastructure del 22 ottobre 2014 - impedisce la realizzazione di economie di scala sul versante dell' offerta e la mobilità diffusa all' interno dell' UE sul versante della domanda'. L' Italia deve ritornare a essere competitiva su questa soluzione tecnologica per servire, tra gli altri, il settore crocieristico e quello dei traghetti, segmenti dello shipping nei quali lo gnl è già un' opzione interessante anche da un punto di vista gestionale e economico-finanziario. Non si può essere 'europei' a fasi alterne! Su questo fronte, possiamo dire che il Ministero dello Sviluppo Economico italiano ha evidenziato operativamente una 'continuità amministrativa' scegliendo l' opzione dei depositi costieri di gnl dal lontano 2014. Dopo le iniziative già avviate a Ravenna (in partnership con il gruppo PIR-Petrolifera Italo Rumena) e a Oristano, Edison ha deciso di avviare l' iter per realizzare un deposito costiero di gnl anche nel **porto** di **Brindisi**. A oggi è l' unico importatore di gnl di lungo termine in Italia, garantendo la disponibilità continua e duratura sul territorio; azienda, fortemente legata alla transizione energetica, è impegnata a costruire la prima catena logistica completa per lo small scale in Italia. La scelta del **porto** di **Brindisi** è per Edison strategica in quanto unico **porto** nel basso Adriatico che potrebbe servire con approvvigionamenti di gnl paesi come Albania, Croazia e Montenegro e le isole dell' Egeo. Lo scorso 18 dicembre l' azienda energetica italiana Edison - controllata dal gruppo francese EDF - ha infatti avanzato al Ministero dello Sviluppo Economico la richiesta di convocare una Conferenza dei Servizi Preliminare, in cui saranno presenti tutte le parti a vario titolo coinvolte nell' iniziativa e in cui Edison potrà acquisire, prima della presentazione del progetto definitivo, le opportune indicazioni sulle condizioni per ottenere, alla sua presentazione, i necessari pareri, intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso comunque denominati necessari al rilascio dell' autorizzazione unica in materia di impianti strategici. Autorizzazione unica che, per progetti di questo tipo, deve essere rilasciata dal MISE, di concerto con il Ministero



delle Infrastrutture e dei Trasporti e sentite le Regioni interessate. Nel documento con cui il Ministero dello Sviluppo ha convocato la Conferenza dei Servizi Preliminare - fissata per il 10 marzo prossimo, quando prenderà, di fatto, avvio l'iter autorizzativo del nuovo



Il Nautilus

Brindisi

progetto di Edison - sono contenute le principali caratteristiche che avranno il futuro deposito brindisino, destinato a rifornire di gnl sia camion cisterna sia bettoline per il bunkeraggio. L' impianto, come da disponibilità dell' AdSPMAM, è previsto essere localizzato a Costa Morena con l' uso della rispettiva banchina, quella orientale. Il progetto prevede un serbatoio a pressione atmosferica della capacità di 20.000 metri cubi, servito da una serie di opere per consentire l' attracco di navi metaniere (di portata fino a 30.000 metri cubi) per lo scarico dello gnl al deposito e il rispettivo attracco di bettoline (portata da 1000 metri cubi) per il carico di gnl dal deposito. Una torcia di emergenza del tipo 'no flaring' - senza emissioni in atmosfera , ma con sistema di rilascio di gas in torcia - per smaltire in sicurezza gli scarichi sia gli eccezionali e sia di emergenza provenienti dalle linee di spurgo. Il trasferimento dello gnl dalle metaniere al serbatoio di stoccaggio e da quest' ultimo alle bettoline - terminal to ship - avverrà tramite bracci di carico. La distribuzione del combustibile sul mercato sarà garantita da autocisterne e iso-container su rimorchi che potranno viaggiare su strada o su rotaie. Si spera che il sapere e il saper fare 'città' non si contrapponga con il dover essere 'città', soprattutto in questa fase di transizione verso una città moderna; convinti che l' energia (qualunque sia origine e forma) per definizione ha elementi nocivi (si pensi ai cellulari e tablet ed altro). Sull' altro fronte, i porti, nel dover sviluppare obiettivi sostenibili, devono perseguire la creazione o integrazione degli impianti esistenti in grado di produrre energia rinnovabile e cercare soluzioni capaci di consentire il risparmio energetico tramite nuove piattaforme portuali (green port). Tutto rimandato alla conferenza dei servizi del prossimo 10 marzo presso il Ministero dello Sviluppo Economico. Abele Carruezzo

Ok dal Mit per il Bilancio di previsione AdSp mar Ionio

Le previsioni formulate rispettano le norme di contenimento della spesa pubblica

Giulia Sarti

TARANTO Dopo il parere favorevole del ministero dell'Economia e delle Finanze e tenuto conto dell'avviso del Collegio dei Revisori dei Conti, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato, con la nota datata 04.02.2020, il Bilancio di previsione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio per l'anno 2020. Già 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, conto anche 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 e all'elenco annuale dei lavori 2020, adottati con decreto del presidente dell'AdSp n. 112/2019 del 18.10.2019. Con la sua approvazione, il Ministero prende quindi atto che le previsioni formulate nel Bilancio 2020 sono rispettose delle attuali norme di contenimento della spesa pubblica. 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.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the main headline reads 'Ok dal Mit per il Bilancio di previsione AdSp mar Ionio' with a sub-headline 'Le previsioni formulate rispettano le norme di contenimento della spesa pubblica'. The article is attributed to 'Giulia Sarti'. There is a 'PUNTI' tag and a 'PUBBLICITÀ' tag. Below the headline, there is a large image of a port facility. To the right of the image, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI!' with various news snippets and images. At the bottom of the article preview, there is a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button and a section for 'ARGOMENTI CORRELATI:'.

Authority Ventrice segretario pro tempore

Pasquale Loiaconosan ferdinando Ancora nomine pro tempore all' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, per gli incarichi di segretario generale e di dirigente dell' Area tecnica, finora ricoperti dall' ing. Saverio Spatafora, che da lunedì sarà collocato in quiescenza per sopravvenuti limiti di età. Con decreto pubblicato ieri, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha attribuito al dirigente Luigi Ventrice, responsabile dell' Area finanze e risorse umane, l' incarico di segretario generale facente funzioni pro tempore. Il commissario Agostinelli ha proceduto anche all' assegnazione ad interim dell' incarico di dirigente dell' Area tecnica all' ing. Maria Carmela De Maria, responsabile di settore, sino alla definizione della procedura concorsuale, già in fase di espletamento. Come si ricorderà, alla fine di ottobre il Comitato **portuale** ha designato per l' incarico di segretario generale il comandante Pietro Preziosi, già commissario dal 2015 al 2017 della Port **authority** Nord Sardegna.



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

Porto, la Sinergest sempre più isolata

Un segnale dalla decisione dell' Autorità di sistema Cambiate le utenze di luce e gas nella stazione marittima

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Potrebbe essere l' addio ufficiale della Sinergest alla stazione marittima del porto Isola Bianca di Olbia. Dopo anticipazioni, smentite e possibili accordi dell' ultimo minuto, l' ufficialità è arrivata con una scarna richiesta burocratica con cui l' **Autorità di sistema portuale** della Sardegna ha comunicato a Eni gas e luce Spa di voler procedere alla voltura delle utenze "ubicate nel porto Isola Bianca di Olbia". Utenze che erano tutte intestate alla Sinergest e per le quali la **AdSp** ha proceduto alla voltura per evitare una interruzione di pubblico servizio. Da febbraio la fatturazione per tutte le utenze del porto di Olbia viene inviata direttamente a Cagliari, Molo Dogana, presso la sede della Port authority regionale. Lo scontro. Sulla stazione marittima la Sinergest pare, dunque, aver gettato la spugna. Il management della società mista pubblico privata sembra aver virato decisamente sul ruolo di terminalista, quello storico della famiglia Onorato. A spingere per un futuro ruolo anche nella gestione della stazione marittima sono General Port Service, la società di imprenditori olbiesi che ha una quota nel capitale e, soprattutto, il Comune di Olbia, la cui quota nella compagine azionaria è vicina al 20 per cento. Ma i rapporti con la **Autorità di sistema portuale** sono ai minimi termini. Dopo la richiesta di integrazioni sul project financing della Sinergest, di fatto un avviso di possibile rigetto, le distanze sul futuro del porto sono sempre più ampie. Servizio bus navetta. Il presidente di Sinergest e sindaco di Olbia, Settimo Nizzi, non ha voluto rilasciare dichiarazioni. I vertici della società lavorano però sulle osservazioni presentate dall' **AdSp**. Anche se il terreno di scontro potrebbe presto spostarsi sui bandi provvisori di affidamento per quattro mesi dei servizi nel porto di Olbia. La Sinergest ha presentato una richiesta di accesso agli atti per l' assegnazione del servizio di bus navetta alla Turmo Travel. Sinergest e Sun Lines, la società di trasporto che storicamente la affiancava nel servizio di trasporto dei passeggeri per gli imbarchi delle navi, contesterebbero l' assegnazione del servizio in quanto la Turmo Travel avrebbe in dotazione degli autobus del tipo Euro3 e non Euro5 come richiesto dal bando. Stop project financing. L' **Autorità di sistema portuale** aveva già dato tuttavia il via libera al servizio dopo una serie di verifiche e rassicurazioni della Turmo Travel sul tipo di autobus utilizzati. Poi ci sono le questioni aperte sul project financing della Sinergest per la gestione trentennale del porto di Olbia. Una delle criticità si è riscontrata nel progetto di doppio terminal: uno per i traghetti e uno per le navi da crociera. Dovrebbero essere gli interventi infrastrutturali, il livello degli investimenti e la richiesta di gestione per un lungo periodo di tempo a costituire gli aspetti di maggiore criticità. Le crociere hanno un trend di crescita altissimo, mentre il traffico passeggeri resterà stabile nei prossimi anni. Quota bassa. Un altro punto controverso si riferisce alla quota di incassi derivanti dalle tasse di imbarco da assegnare al concessionario. La Sinergest continua a ritenere troppo bassa la cifra del 25% sui circa 8 milioni di euro che da quest' anno incassa direttamente la Port authority.



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

La prima proposta di un aumento di tre volte dell' attuale minimo garantito - un milione e 900 mila euro l' anno stabiliti dall' advisor Sinloc - potrebbe essere limata. Ma certamente si dovrebbe salire. A fronte di questo, il progetto di finanza prevede investimenti superiori ai 6 milioni di euro, chiesti nella manifestazione di interesse per il partenariato pubblico privato elaborata dalla AdSp.

Conferenza di servizi convocata per l'esame del Piano di indagini preliminari nell'area portuale

Vertice sul futuro della Zona Falcata

Ancora passi avanti per una serie d'interventi attesi già da molto tempo

MESSINA - Si è tenuta nei locali del 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 vice sindaco 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, Concetta Sarlo della Città Metropolitana di Messina e il dirigente Arpa Palermo Servizio Bonifiche, dottor Russo. Il 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 delle aree per l'avvio delle procedure.



Un altro passo avanti per la Zona Falcata: pronto il Piano di monitoraggio ambientale

Attesa congerenza dei servizi per la caratterizzazione dei rifiuti presenti nella zona falcata. C'è il piano dunque può partire la bonifica

Si è tenuta 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. 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 discariche 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'. 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.



Nicosia (Confetra Sicilia) incontra il presidente Mega

MESSINA La Sicilia è un asset strategico per il Paese e deve poter affermare la sua centralità negli scenari di sviluppo euro-medeterranei. Non più un ostacolo da aggirare, ma un polo di attrazione degli investimenti. Questa è la prospettiva da perseguire. Con queste parole il presidente di Confetra Sicilia Mauro Nicosia, ha commentato l'ottima intesa raggiunta nel corso dell'incontro avvenuto nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto con il presidente Mario Mega. La semplificazione, si è discusso, è il più incisivo strumento da mettere in campo per rendere le ZES una concreta prospettiva di sviluppo. Ma va affrontato il tema della programmazione degli investimenti sulle infrastrutture e la nuova programmazione comunitaria. Gli investimenti cinesi in Africa 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 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, commenta Nicosia.



Collegamenti ferroviari con il porto di Augusta, intesa tra Governo e Rfi

Vertice al ministero delle Infrastrutture sul collegamento ferroviario nel **porto** di **Augusta** e sulla linea ferrata Catania-Siracusa. Un incontro a cui hanno partecipato il viceministro Giancarlo Cancellieri, il parlamentare siracusano Paolo Ficara del M5S, il sindaco di **Augusta** Cettina Di Pietro, i rappresentanti dell'Autorità Portuale, di Rfi e del Provveditorato opere pubbliche. Focus sui lavori necessari per collegare il **porto** megarese alla rete ferroviaria. Un asset di servizio necessario e richiesto a gran voce dagli operatori per aumentare la competitività dello scalo centrale nel Mediterraneo. 'C'è da recuperare un gap di parecchi anni: nonostante l'esistenza di un progetto, non sono mai stati avviati i necessari lavori. Quella progettazione va adesso rivista e adattata alla sopravvenute esigenze ed anche agli stessi cambiamenti avvenuti nell'area del **porto** di **Augusta**', spiegano al termine Paolo Ficara e Cettina Di Pietro (M5s). 'E' una priorità anche per il Ministero. I tempi devono essere contingentati, per rispettare le scadenze imposte dall'Europa. Per velocizzare le procedure di progettazione, verrà stipulato a breve un apposito protocollo di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture, l'Autorità Portuale ed Rfi. Da Roma verrà seguita la procedura con particolare attenzione ed impegno. Settimana prossima, primi sopralluoghi congiunti sul posto. Prova che nessuno vuol perdere tempo'. E' emersa poi l'opportunità di sfruttare l'occasione di questi lavori per ripensare la linea ferroviaria Catania-Siracusa, con una variante di tracciato che libererebbe la città di **Augusta** dall'attraversamento ferroviario con il passaggio a livello che 'taglia' la città. In questo modo si eviterebbe l'ingresso dei treni in città, con un intervento simile rispetto a quello che fu fatto a Siracusa una ventina di anni fa, ottenendo anche un duplice vantaggio: si riducono i tempi di percorrenza sulla tratta Catania-Siracusa aumentando la competitività del treno per i collegamenti tra le due province.



Redazione

Collegamento ferroviario porto di Augusta, incontro al ministero

All' incontro operativo al ministero delle Infrastrutture, dedicato al collegamento ferroviario nel porto di Augusta e in generale alla tratta Catania-Siracusa, hanno partecipato il viceministro Giancarlo Cancellieri, il parlamentare siracusano Paolo Ficara (M5S), il sindaco di Augusta Cettina di Pietro, i rappresentanti dell' **autorità portuale**, di Rfi e del provveditorato opere pubbliche. Focus sui lavori necessari per collegare il porto megarese alla rete ferroviaria. Un asset di servizio necessario e richiesto a gran voce dagli operatori per aumentare la competitività dello scalo centrale nel Mediterraneo. "C' è da recuperare un gap di parecchi anni: nonostante l' esistenza di un progetto, non sono mai stati avviati i necessari lavori. Quella progettazione va adesso rivista e adattata alla sopravvenute esigenze ed anche agli stessi cambiamenti avvenuti nell' area del porto di Augusta", spiegano al termine Paolo Ficara e Cettina Di Pietro (M5s). "E' una priorità anche per il Ministero. I tempi devono essere contingentanti, per rispettare le scadenze imposte dall' Europa. Per velocizzare le procedure di progettazione, verrà stipulato a breve un apposito protocollo di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture, l' **Autorità Portuale** ed Rfi. Da Roma verrà seguita la procedura con particolare attenzione ed impegno. Settimana prossima, primi sopralluoghi congiunti sul posto. Prova che nessuno vuol perdere tempo". E' emersa poi l' opportunità di sfruttare l' occasione di questi lavori per ripensare la linea ferroviaria Catania-Siracusa, con una variante di tracciato che libererebbe la città di Augusta dall' attraversamento ferroviario con il passaggio a livello che "taglia" la città. In questo modo si eviterebbe l' ingresso dei treni in città, con un intervento simile rispetto a quello che fu fatto a Siracusa una ventina di anni fa, ottenendo anche un duplice vantaggio: si riducono i tempi di percorrenza sulla tratta Ct-Sr, aumentando la competitività del treno per i collegamenti tra le due province.

11 febbraio 2020 - All' incontro operativo al ministero delle Infrastrutture, dedicato al collegamento ferroviario nel porto di Augusta e in generale alla tratta Catania-Siracusa, hanno partecipato il viceministro Giancarlo Cancellieri, il parlamentare siracusano Paolo Ficara (M5S), il sindaco di Augusta Cettina di Pietro, i rappresentanti dell' **autorità portuale**, di Rfi e del provveditorato opere pubbliche. Focus sui lavori necessari per collegare il porto megarese alla rete ferroviaria. Un asset di servizio necessario e richiesto a gran voce dagli operatori per aumentare la competitività dello scalo centrale nel Mediterraneo. "C' è da recuperare un gap di parecchi anni: nonostante l' esistenza di un progetto, non sono mai stati avviati i necessari lavori. Quella progettazione va adesso rivista e adattata alla sopravvenute esigenze ed anche agli stessi cambiamenti avvenuti nell' area del porto di Augusta", spiegano al termine Paolo Ficara e Cettina Di Pietro (M5s). "E' una priorità anche per il Ministero. I tempi devono essere contingentanti, per rispettare le scadenze imposte dall' Europa. Per velocizzare le procedure di progettazione, verrà stipulato a breve un apposito protocollo di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture, l' **Autorità Portuale** ed Rfi. Da Roma verrà seguita la procedura con particolare attenzione ed impegno. Settimana prossima, primi sopralluoghi congiunti sul posto. Prova che nessuno vuol perdere tempo". E' emersa poi l' opportunità di sfruttare l' occasione di questi lavori per ripensare la linea ferroviaria Catania-Siracusa, con una variante di tracciato che libererebbe la città di Augusta dall' attraversamento ferroviario con il passaggio a livello che "taglia" la città. In questo modo si eviterebbe l' ingresso dei treni in città, con un intervento simile rispetto a quello che fu fatto a Siracusa una ventina di anni fa, ottenendo anche un duplice vantaggio: si



riducono i tempi di percorrenza sulla tratta Ct-Sr, aumentando la competitività del treno per i collegamenti tra le due province.



Siracusa Oggi

Augusta

Porto di Augusta, vertice al Ministero: collegarlo alla rete ferroviaria, stop ai treni in città

Di collegamento ferroviario nel porto di Augusta ed in generale di modifiche alla tratta Catania-Siracusa si è discusso questa mattina al Ministero delle Infrastrutture. All' incontro hanno partecipato il viceministro Giancarlo Cancelleri, il parlamentare siracusano Paolo Ficara (M5s), il sindaco di Augusta Cettina di Pietro, i rappresentanti dell' **Autorità Portuale**, di Rfi e del Provveditorato opere pubbliche. Al centro del vertice operativo, i lavori necessari per collegare il porto megarese alla rete ferroviaria. Un asset di servizio necessario per aumentare la competitività dello scalo centrale nel Mediterraneo. 'C' è da recuperare un gap di parecchi anni: nonostante l' esistenza di un progetto, non sono mai stati avviati i necessari lavori. Quella progettazione va adesso rivista e adattata alla sopravvenute esigenze ed anche agli stessi cambiamenti avvenuti nell' area del porto di Augusta', spiegano al termine Paolo Ficara e Cettina Di Pietro (M5s). 'E' una priorità anche per il Ministero. I tempi devono essere contingentati, per rispettare le scadenze imposte dall' Europa. Per velocizzare le procedure di progettazione, verrà stipulato a breve un apposito protocollo di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture, l' **Autorità Portuale** ed Rfi. Da Roma verrà seguita la procedura con particolare attenzione ed impegno. Settimana prossima, primi sopralluoghi congiunti sul posto. Prova che nessuno vuol perdere tempo'. C' è inoltre l' opportunità di sfruttare questi lavori per modificare la linea ferroviaria Catania-Siracusa, con una variante di tracciato che libererebbe la città di Augusta dall' attraversamento ferroviario con il passaggio a livello che 'taglia' la città. In questo modo si eviterebbe l' ingresso dei treni nel centro urbano, ottenendo anche una riduzione dei tempi di percorrenza sulla tratta Catania-Siracusa, aumentando la competitività del treno per i collegamenti tra le due province.

The screenshot shows the homepage of the website 'Siracusa Oggi'. At the top, there is a navigation menu with links for HOME, PRIMO PIANO, VIDEO, ATTUALITÀ, PROVINCIA, POLITICA, CRONACA, and SPORT. Below the navigation, there are several advertisements, including one for MULTICAR and another for RENAULT CLIO. The main content area features a large banner for 'PORTE D'AUTORE' and a smaller banner for 'DAIKIN AEROTECH'. Below these, there is a news article titled 'Porto di Augusta, vertice al Ministero: collegarlo alla rete ferroviaria, stop ai treni in città'. The article includes a photo of three people (two men and one woman) standing together, and a small graphic with the text 'ASCOLTA E GUARDA FINITALIA'.

La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

trasporti

Srm: crescono i porti mediterranei ma senza le Zes l'Isola resta indietro

palermo. Il primo nodo da sciogliere per sviluppare il turismo in Sicilia è rappresentato dai trasporti. Il punto sull'intero sistema regionale al centro del Mediterraneo sarà fatto domani e venerdì a Palermo in occasione del Forum "MedCom 2020", organizzato da Cerpmed/MedCom Forum del Mediterraneo, sul tema "Un Hub Mediterraneo oltre i Confini: sistema di rete dei porti e degli aeroporti". La prima sessione ruoterà attorno alla relazione di Massimo Deandreis, direttore generale del Centro Studi Srm di Napoli collegato a Intesa Sanpaolo. Le analisi di Srm, aggiornate ai primi di quest'anno, portano a concludere che ancora oggi nel Mediterraneo si sviluppano i porti container e aumentano i flussi di navi, ma l'Italia, e soprattutto la Sicilia, faticano a trarne vantaggio. Ecco i numeri. Paradossalmente i porti del Nord Europa hanno perso quote del mercato commerciale dei container proprio perchè il raddoppio del Canale di Suez e la costruzione della "Via della Seta" cinese hanno spostato l'asse dei business commerciali verso il Mediterraneo. Così il cosiddetto "Northern Range" rallenta e perde 7 punti, scendendo ad una quota di mercato del 39%. Al contrario, i porti dell'area Med crescono di

5 punti e la loro quota di mercato sale dal 36 al 41%. Nel 2019 per il Canale di Suez sono transitate 18.800 navi (+3,9%) di cui 5.375 portacontainer (-6,7%) e 5.163 petroliere (+9%), con a bordo 1,03 mld di tonnellate (+4,9%), divise in 507 mln di tonnellate con container (49%), 239 mln di tonnellate di rinfuse liquide (23%) e 54 mln di tonnellate di rinfuse secche (5%), raggiungendo una quota del 10% del traffico marittimo globale. L'analisi di Srm guarda anche allo sviluppo futuro di questo scenario, ponendo l'indice sul fatto che gli armatori impiegano sulle rotte del Mediterraneo navi sempre più grandi: così entro il 2022 saranno lanciate nel Bacino altre 133 nuove portacontainer nella fascia da 10 a 23 mila tonnellate, e di queste ben 45 saranno nella fascia di stazza più alta. Che quello dei container sia il traffico di maggiore potenzialità nel futuro lo indica anche il fatto che il Mediterraneo ha registrato il maggiore sviluppo mondiale negli ultimi cinque anni (+22%). Come si colloca la Sicilia? I porti dell'Isola, secondo l'analisi di Srm, viaggiano al minimo delle loro possibilità. Palermo, ad esempio, ha un traffico crocieristico che conta 501 mila passeggeri l'anno, quello delle navi di linea trasporta 2 milioni di passeggeri; il traffico merci vede transitare 7.738 navi, 738 mila veicoli, 5,2 mln di tonnellate di merci Ro-Ro e 5,8 mln di tonnellate merci totali su cargo. L'import-export marittimo della Sicilia che si muove via mare ammonta ad un valore di 22,1 mld di euro. Conclude Massimo Deandreis: «Nonostante le tensioni protezionistiche tra Cina e Stati Uniti abbiano avuto effetti negativi sul commercio mondiale, aggravati in queste ultime settimane anche dal coronavirus, osserviamo comunque un crescente ruolo del Mediterraneo e dei traffici marittimo-commerciali. Il Canale di Suez nel 2019 ha registrato nuovi primati; continua l'espansione cinese nei porti del Mediterraneo, crescono le rotte e aumenta la quota di mercato dei porti del Sud Mediterraneo, anche in confronto agli efficienti porti del Nord Europa. Tuttavia l'Italia fatica a trarre beneficio da questo posizionamento strategico, anche se le opportunità sono molte. Occorre una visione più moderna del ruolo che possono avere i porti, che oggi non sono più solo luoghi dove la merce parte e arriva. Se guardiamo agli esempi migliori, da Rotterdam a Tangeri, vediamo come il **porto** sia ormai diventato un forte polo di sviluppo ma solo se c'è l'intermodalità, ossia l'integrazione con la ferrovia e



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

gli aeroporti e se c'è connessione tra logistica e industria. Rendere finalmente operative le Zes sarebbe un primo passo in questa direzione. La geografia ci aiuta, ma da sola non basta». M. G.

Coronavirus: transiti negati da Cina, Macao e Hong Kong

Per l'armatore non c'è più sostenibilità economica. A maggio la compagnia chiuderà le sedi delle due città portuali ma in caso di proroga della convenzione la situazione potrebbe cambiare. Il 13 marzo sciopero generale dei lavoratori

Miami. Considerata l'evoluzione dell'epidemia del nuovo coronavirus, e seguendo le indicazioni delle autorità sanitarie internazionali, compresa l'Organizzazione Mondiale della Sanità, i membri Clia, l'associazione internazionale delle compagnie marittime da crociera, hanno adottato diversi protocolli di sicurezza per passeggeri ed equipaggi. Sono misure in vigore dal 7 febbraio e implementano quelle già adottate il 31 gennaio. Queste ultime permettono, sostanzialmente, un'analisi dettagliata, caso per caso, per l'ammissione a bordo di un segue in ultima pag



Coronavirus

passaggero o di un membro dell'equipaggio. Gli armatori associati a Clia negheranno l'imbarco a tutti coloro che nei 14 giorni precedenti hanno viaggiato o sono anche solo transitati in un aeroporto cinese, di Hong Kong o di Macao. Inoltre, il divieto di salire a bordo sarà in vigore anche per chi, nei 14 giorni precedenti, ha avuto contatti stretti, abbia aiutato o medicato chiunque sia sospettato o a cui sia stato diagnosticato il virus, come anche a coloro che sono sotto monitoraggio medico per il rischio contagio. Verranno inoltre effettuati screening preventivi prima di ogni imbarco su ogni passeggero e membro dell'equipaggio. «L'industria crocieristica è da sempre all'avanguardia, ben attrezzata e con una lunga esperienza nella tutela della salute dei propri viaggiatori», sottolinea Clia in una nota. «Inoltre, le compagnie adottano da sempre sistemi precauzionali di controllo dei passeggeri e degli equipaggi. Tutte le navi, inoltre, adottano protocolli di prevenzione e di risposta alle epidemie, sono dotate di strutture mediche e di personale medico di bordo specializzato e operativo 24 ore su 24, 7 giorni su 7, per fornire le prime cure in caso di malattia e prevenire ulteriori trasmissioni».

GRIMALDI GROUP
Short Sea Services

La Dorsale Adriatica
La Dorsale Tirrenica

Scoprirete le nuove
opere infrastrutturali e logistiche
risparmiando fino al 50 %
rispetto ai costi
del trasporto stradale.

Info e prenotazioni: +39 061 662777 • cargo@grimaldi-italia.it • <http://www.grimaldi-italia.com>



Coronavirus to affect China's Belt and Road Initiative

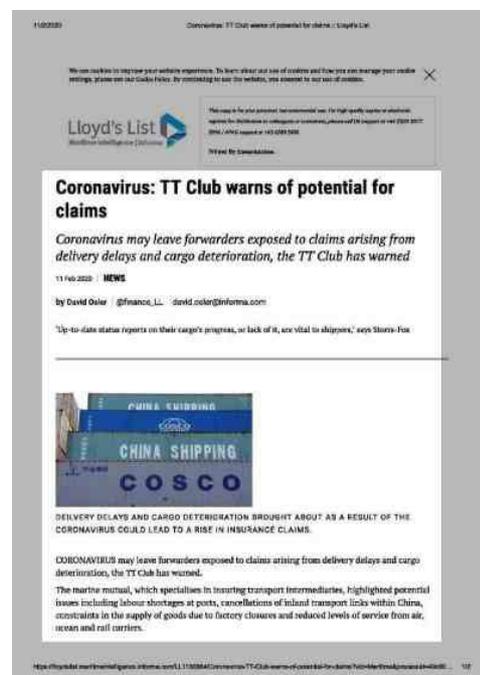
Ali Ahmed

Wuhan's position as a strategic transport hub has backfired and worked as a negative factor, says the report. Wuhan, the epicentre of coronavirus serves as a vital junction in BRI. The epidemic of novel coronavirus emerging from China, has not only created global health emergency but has also dented the global economy and can also hamper China's ambitious Belt and Road Initiative (BRI). The development comes as the city of Wuhan, the epicentre of coronavirus sits at an important junction in BRI, China's most ambitious project to date under which billions of dollars will be invested in infrastructure development to ease down trade and logistics between China and Europe, as China seeks to revive its much celebrated Silk Route. As per Nikkie Asia Review, the epidemic will not only affect international freight trains that run between Wuhan and Duisburg, Germany, but will also negatively impact the infrastructure drive. 'Wuhan's position as a strategic transport hub has backfired and worked as a negative factor,' said the report. It added that as the virus spreads it needs to be seen how it will impact the megacity of Chongqing, located in southwestern China, which also 'serves as a terminus for international freight trains. It also plays an important role in the Belt and Road campaign.' The spread of coronavirus is detrimental to the global trade as well. Earlier, a report published by OECD stated that the rapid spread of a new coronavirus in China, could rapidly weaken already fragile global growth as trade and oil demand slow. Many analysts share the views of US Federal Reserve Jerome Powell who said last week that it 'very uncertain how far it will spread and what the macro-economic effects will be'. But 'there will clearly be implications at least in the near term for Chinese output and I would guess for some of their close neighbours', he said. Till date, at least 31,000 people have been infected and 630 killed by the novel coronavirus, which has spread to two dozen countries.



Coronavirus: TT Club warns of potential for claims

CORONAVIRUS may leave forwarders exposed to claims arising from delivery delays and cargo deterioration, the TT Club has warned. The marine mutual, which specialises in insuring transport intermediaries, highlighted potential issues including labour shortages at ports, cancellations of inland transport links within China, constraints in the supply of goods due to factory closures and reduced levels of service from air, ocean and rail carriers. Proactive communications should be seen as partial protection against future liability club, according to a briefing produced by the TT Club in collaboration with law firm HFW, which has been published on its website. Up-to-date status reports on their cargo's progress, or lack of it, are vital to shippers, said risk management director Peregrine Storrs-Fox. Careful recording of communication trails detailing such actions will also help in any disputes in the future. A forwarder may need to use routes, carriers or modes that are less familiar, or to partner with other actors, of whom he has no experience. Additional care and due diligence must be taken when working in unfamiliar environments. It might be necessary to take extra precautions in employing bills of lading, standard trading conditions, letters of indemnity in order to protect the stakeholders from unforeseen costs and liabilities. For instance, where force majeure notices are sent, it must be ensured that these are fully understood by the recipient. In other cases, when delays or deviations are caused by matters genuinely outside the operator's control, then these circumstances must be well documented.



Lloyd's List

Focus

Coronavirus: Chinese ports bunged up due to lack of trucks

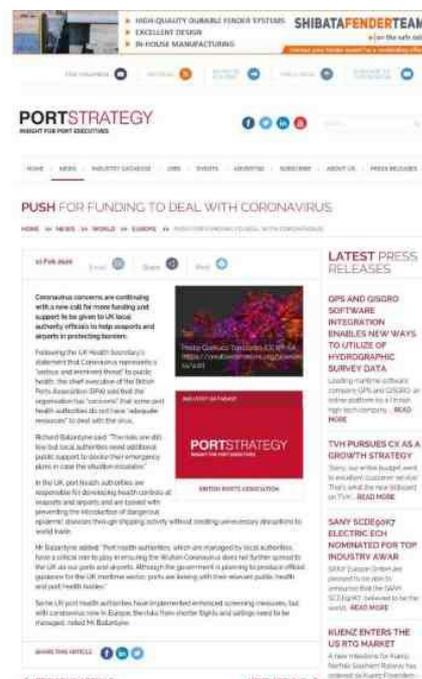
SEVERAL major ports in China are said to be having difficulties of handling reefer containers amid slow operations affected by the spreading coronavirus. The situation comes as an extended Chinese New Year holiday and stricter quarantine requirements are disrupting shore-side logistics, with a serious shortage of container truck drivers. Currently, most container terminals in China are in normal operations, said Orient Overseas Container Line, now part of state conglomerate Cosco Shipping, in a customer advisory. However, the Hong Kong-based carrier added that some terminals, such as those in Shanghai, Tianjin, and Ningbo, are having challenges in handling the flow of reefer containers due to the huge demand for reefer sockets on shore. APL, a subsidiary of CMA CGM, the French liner shipping giant, has reported similar troubles. With the extended Lunar New Year holidays and concerns regarding the spread of the coronavirus, terminal operations and pick-up of inbound containers in China has been slow, it said in a separate customer advisory. Consequently, most reefer plugs at the yards of all container terminals in Shanghai and Tianjin are already being occupied. The carrier added that

reefer boxes awaiting pick-up at terminals in Shanghai may be temporarily stored and plugged on board a vessel docked alongside, while those transit to Shanghai or Tianjin may be re-routed for transshipment. One operating manager from one of the affected ports said the congestion was partly caused by increased pork imports this year (as a result of the domestic outbreak of swine fever earlier), but also by a lack of container trucks for pickups. Although the holiday is over, many non-local drivers have yet to return to work due to travel restrictions and stricter anti-virus inspections, the manager said. Excluding those on internal trucks inside the terminal, only 10% of the some 65,000 truck drivers serving the container ports of Shanghai and Ningbo two of the world's largest were currently back to operation, estimated by an executive from a large Shanghai-based truck company. Lots of drivers were from the countryside, where roads are blocked by local governments in a bid to reduce infection risks, he explained, while others who had returned were still under a 14-day quarantine period. Adding to the challenge is the traffic restrictions imposed by some Chinese provinces, such as Henan, that prevent vehicles from entering or leaving its territory, the executive said. Foreign trade is being stagnated, he said. Analysts and companies have already warned about the damage that could be inflicted by the coronavirus, with rising infections in China as well as in foreign countries. Alphaliner expected full-year global container throughput growth to be cut by at least 0.7% as a result, while mass-cancellations of sailings and the resulting losses of revenue by carriers have been noted by SeatIntel. Hutchison Ports Holdings Trust, which runs several deepwater box terminals in Southern China, said in a results announcement this week that the disease was halting business activity and disrupting supply chains in China and this could add to pressure on global trade.



Push for funding to deal with coronavirus

Photo: Gianluca Tomasello [CC BY-SA (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0)] Industry Database British Ports Association Coronavirus concerns are continuing with a new call for more funding and support to be given to UK local authority officials to help seaports and airports in protecting borders. Following the UK Health Secretary's statement that Coronavirus represents a serious and imminent threat" to public health, the chief executive of the British Ports Association (BPA) said that the organisation has concerns that some port health authorities do not have adequate resources to deal with the virus. Richard Ballantyne said: The risks are still low but local authorities need additional public support to devise their emergency plans in case the situation escalates. In the UK, port health authorities are responsible for developing health controls at seaports and airports and are tasked with preventing the introduction of dangerous epidemic diseases through shipping activity without creating unnecessary disruptions to world trade. Mr Ballantyne added: Port health authorities, which are managed by local authorities, have a critical role to play in ensuring the Wuhan Coronavirus does not further spread to the UK via our ports and airports. Although the government is planning to produce official guidance for the UK maritime sector, ports are liaising with their relevant public health and port health bodies. Some UK port health authorities have implemented enhanced screening measures, but with coronavirus now in Europe, the risks from shorter flights and sailings need to be managed, noted Mr Ballantyne.



Container streams struck by coronavirus

In its Sunday Spotlight 449, the Copenhagen (Denmark)-based maritime consultancy and analyst Sea-Intelligence pointed out "the rapid escalation in blank sailings" and further consequences that the coronavirus has for the global container market. Since export production in Chinese plants is going down due to extended quarantine closings, Sea Intelligence CEO Alan Murphy emphasised that "within a short span of time, carriers have blanked an additional 31 sailings across Transpacific (21) and Asia-Europe (10)." The estimated cost of these measures amounts to USD 300-350 million for the carriers per week. Moreover, these cancellations complement the cut of 61 sailings which had already been blanked due to the Chinese New Year. Quarantine places restrictions on crews and visitors from China in international ports and reduces manpower in Chinese ports, which will take their toll in due course and distort container handling and crew changes. Murphy's message: "Cargo owners - including those not exporting from China - need to take stock of the situation and prepare contingency plans." (mw) www.sea-intelligence.com



Usa: calo import per il coronavirus

Massimo Belli

WASHINGTON Un maggior calo dell'import di merci nei principali porti degli Stati Uniti è atteso a Febbraio, a causa del contagio di coronavirus che prolungherà la chiusura delle industrie cinesi ben oltre il Capodanno lunare. Questa la previsione del rapporto mensile Global Port Tracker pubblicato dalla National Retail Federation e realizzato da Hackett Associates. Febbraio è storicamente il mese meno attivo per le importazioni a causa del Capodanno lunare e della flessione nel commercio tra le festività natalizie e l'estate, ma questa è una situazione insolita, ha dichiarato Jonathan Gold, vicepresidente della Nrf. Molte fabbriche cinesi sono già rimaste chiuse più a lungo del solito e non sappiamo quando riapriranno. I rivenditori stavano già iniziando a comprare un po' in altri Paesi a causa della guerra commerciale con la Cina, ma se le chiusure proseguiranno, avranno un grosso impatto sulla supply chain, da concluso. Volumi di traffico Passando ai dati, a Dicembre, ultimo mese per il quale sono disponibili cifre definitive, gli scali coperti dal Global Port Tracker hanno gestito 1,72 milioni di teu, con un aumento dell'1,8% su Novembre, ma in calo del 12,4% rispetto ai numeri insolitamente alti alla fine del 2018, per il previsto aumento dei dazi che poi è stato rinviato. Il traffico totale nel 2019 ammonta a 21,6 milioni di teu (- 0,8% rispetto al 2018), ma pur sempre il secondo miglior risultato annuo finora registrato. Il report sottolinea poi che nel 2018 le importazioni hanno stabilito il record di 21,8 milioni di teu, dovuto in parte al maggior approvvigionamento dei commercianti in previsione dell'aumento delle tariffe doganali attese per il 2019. A Gennaio è stimato un traffico di 1,82 mln di teu (- 3,8%) su Gennaio 2019. A Febbraio è previsto un calo dell'import del 12,9% a 1,41 mln ed a Marzo un -9,5%, con 1,46 mln di teu. Prima dell'epidemia di coronavirus, Global Port Tracker aveva previsto a Febbraio 1,54 mln e a Marzo a 1,7 milioni. Considerando che non è prevedibile quale sarà la durata e l'impatto del coronavirus, attualmente è stimato ad Aprile un volume di 1,82 milioni di teu, in aumento del 4,5%. A Maggio 2 milioni (+ 8,3%) e Giugno a 1,95 mln (+ 8,5%). Se questi numeri saranno confermati, il traffico complessivo nel primo semestre del 2020 sarà di 10,47 milioni di teu, in calo dello 0,4% rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno.



Ispezioni su traghetti, audizioni in diretta web in Commissione Trasporti

Roma Mercoledì 12 febbraio la Commissione Trasporti della Camera, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (Ue) 2017/2110 relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (Ue) 2017/2108, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri e dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (Ue) 2017/2109, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, svolgerà le seguenti audizioni: ore 14.40 : Confederazione italiana armatori (Confitarma) e Associazione italiana armatori trasporto passeggeri (Aiatp); ore 15.00 : Istituto italiano di navigazione (Iin); ore 15:20 : Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto Guardia costiera. L'appuntamento viene trasmesso in diretta webtv sul sito della Camera dei Deputati.



Ispezioni su traghetti, audizioni in diretta web in Commissione Trasporti

11 FEBBRAIO 2020 - Redazione



Roma - Mercoledì 12 febbraio la Commissione Trasporti della Camera, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (Ue) 2017/2110 relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (Ue) 2017/2108, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri e dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (Ue) 2017/2109, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, svolgerà le seguenti audizioni:

ore 14.40 - Confederazione italiana armatori (Confitarma) e Associazione italiana armatori trasporto passeggeri (Aiatp);

Articoli correlati



Moby - Ministero per ristrutturare il debito
Milano - La compagnia di navigazione Moby ha ereditato un...

Fusione P&S - Soc. toscana ai grandi cantieri
Genova - Elcano - Il nuovo evento di navigazione Moby ha ereditato un...

Tassazione dei porti ed Europa | La Gazzetta Marittima

ROMA 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.

