ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

martedì, 18 febbraio 2020

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
martedì, 18 febbraio 2020

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

18/02/2020 **Corriere della Sera** 8
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Fatto Quotidiano** 9
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Foglio** 10
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Giornale** 11
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Giorno** 12
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Manifesto** 13
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Mattino** 14
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Messaggero** 15
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Resto del Carlino** 16
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Secolo XIX** 17
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Sole 24 Ore** 18
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Il Tempo** 19
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **Italia Oggi** 20
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **La Nazione** 21
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **La Repubblica** 22
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **La Stampa** 23
Prima pagina del 18/02/2020

18/02/2020 **MF** 24
Prima pagina del 18/02/2020

Primo Piano

17/02/2020 **Il Nautilus** 25
Propellerini da tutta Italia incontrano il Presidente di Assoporti e i Presidenti delle AdSP Italiane

Trieste

18/02/2020 **Il Piccolo** Pagina 21 26
«Ricostruire l' Acquamarina? Si può fare in pochi mesi»

18/02/2020 **Il Piccolo** Pagina 23 27
Ferriera di Servola L' avvio della "cassa" slitta al primo aprile

17/02/2020 **Informazioni Marittime** 28
Trieste, quota ferroviaria raggiunge obiettivi Ue

Venezia

18/02/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 8 29
Mose, secondo test a Malamocco con «lezione» per i nuovi tecnici

18/02/2020 **Il Gazzettino** Pagina 28 30
Mose, nuovi test ma le imprese accusano: «Qui nessuno ci paga»

18/02/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 19 32
Su le paratoie a Malamocco Mose, test su valvole e tubazioni

18/02/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 32 33
No Gpl, missione al Ministero per bloccare Punta Colombi

17/02/2020 **FerPress** 34
Porti del Nord Adriatico: nuovo impulso alle azioni condivise per pesare in Europa

17/02/2020 **Transportonline** 35
Porti: in Adriatico scali fanno squadra per "sfondare" in Ue

Genova, Voltri

18/02/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 2 36
Crolla (-30%) il traffico container da Pechino

18/02/2020 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 4 37
Coronavirus allarme traffici

17/02/2020 **FerPress** 39
Trasportounito: in preparazione piano di emergenza per effetto Coronavirus su autotrasporto che verrà presentato al MIT

17/02/2020 **Genova24** *COMUNICATO STAMPA* 40
Coronavirus, Trasportounito: "Ecco il nostro piano per fronteggiare il calo dei traffici"

17/02/2020 **Informare** 41
Trasportounito, il coronavirus avrà un forte impatto negativo sull' autotrasporto

17/02/2020 **PrimoCanale.it** 42
Coronavirus, l' autotrasporto chiede un piano di emergenza per il crollo dei traffici

17/02/2020 **TeleBorsa** 43
Coronavirus: possibile crisi autotrasporto italiano, allo studio piano di emergenza

18/02/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 11 44
Logistica, Piacenza e Alessandria in lotta per le merci liguri

18/02/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 11 46
«Il modello Genova? Andrebbe attuato subito, come le vere rivoluzioni»

18/02/2020 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 9 47
Il sindaco incontra i comitati a Cornigliano i tir per 24 mesi

18/02/2020 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 9 49
"Città e porto scelgano altre aree"

18/02/2020 **Avvenire** Pagina 12 *DANIELA FASSINI* 50
Genova, la protesta in porto «No alla nave delle armi»

18/02/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 14-15 51
Torna la nave delle armi, il porto alza la voce: «Mai complici di guerre»

18/02/2020 **Il Manifesto** Pagina 1 54
Attracca la Bahri Yanbu Proteste e polemiche

18/02/2020 **Il Manifesto** Pagina 8 55
Bahri Yanbu a Genova, proteste e polemiche

18/02/2020 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 7 57
Arriva la nave delle armi assenti la città e la Cgil

17/02/2020 **Agensir** 58
Armi: mons. Ricchiuti (Pax Christi), "solidarietà ai lavoratori del porto di Genova che dicono 'no' ad attracco della Bahri Yanbu"

17/02/2020 **Ansa** 59
Nave delle armi, protesta nel porto di Genova

17/02/2020 **Genova24** 60
Nave delle armi, partita la protesta in porto a Genova: bloccato varco Etiopia foto

17/02/2020 **PrimoCanale.it** 61
Nave 'Bahri Yanbu' a Genova, protesta e varco bloccato contro il traffico d' armi

17/02/2020 **shippingitaly.it** 62
La nave Bahri Yanbu è approdata nel porto di Genova

18/02/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 15 63
Travolto da un palo nel terminal gamba amputata a un camionista

17/02/2020 **PrimoCanale.it** 64
Genova, incidente sul lavoro in porto. Operaio travolto da carico tubi: grave

17/02/2020 **FerPress** 65
Porti, FuoriMuro contribuisce al progetto di riqualificazione di Pra' - Palmaro (Genova).

17/02/2020 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 66
FuoriMuro contribuisce a riqualificazione di Pra'

17/02/2020 **shipmag.it** 67
Genova abbatte i rumori delle manovre ferroviarie in porto

17/02/2020 **shipmag.it** 68
Porti, secondo round dei presidenti: Toti blinda Signorini e Roncallo

Marina di Carrara

18/02/2020 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 38 69
«Porto, progetto irrealizzabile: ecco perché»

Livorno

18/02/2020 **Il Tirreno** Pagina 14 70
Chieste misure cautelari per 206 indagati

18/02/2020 **Il Tirreno** Pagina 17 71
«Altro che favori, siamo noi i danneggiati e Grimaldi non c' entra con l' inchiesta»

17/02/2020 **Messaggero Marittimo** 74
Baldissara: Grimaldi non è chiamata in causa

18/02/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 25 75
Lanera (Fratelli d' Italia) chiede le dimissioni di Corsini e Provinciali

17/02/2020 **Corriere Marittimo** 76
Livorno: Sicurezza in ambito portuale, ancora molte cose da fare

17/02/2020 **Corriere Marittimo** 77
Livorno, safety portuale - Il programma serrato dei controlli, 3 al giorno

17/02/2020 **FerPress** 79
Livorno: convegno su sicurezza in ambito portuale. Lavoro di squadra determinante per gestione integrata della sicurezza

17/02/2020 **shippingitaly.it** 80
I portuali livornesi sconfinano a Piombino con una nuova società

17/02/2020 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 81
In porto una gigantografia di Modigliani

Piombino, Isola d' Elba

18/02/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 11 82
Altri 5 anni senza il 1° lotto della strada 398 La previsione Anas per l' apertura alle auto

18/02/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 11 83
L' appello di Capuano «Senza collegamenti il porto muore»

18/02/2020 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 48 84
«Strada 398-porto pronta nel 2024»

18/02/2020 **La Nazione** Pagina 24 85
Acciaierie, vertice al ministero Missione di Rossi a Roma

18/02/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 12 86
Jsw Steel Italy a Roma Oggi c' è l' incontro per capire il futuro

18/02/2020 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 48 87
Jindal, stamani vertice a Roma

17/02/2020 **Expartibus** 88
Presidente Toscana a incontro al MiSE su JSW Steel Italy

18/02/2020 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 34 89
Il carico perduto dalla nave Ivy nel luglio 2015

17/02/2020 **Portnews** *Marco Casale* 90
Un carico di auto nuove per Piombino

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

18/02/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 38 91
Il rebus dello spostamento dei traghetti dal porto storico

18/02/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 38 92
Lavori alla Rotonda per la sicurezza

17/02/2020 **Ancona Today** 93
Sicurezza, lavori nell' area rotonda al porto antico

17/02/2020 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 94
Ancona: lavori nel Porto Antico

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

18/02/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 51 95
Ormai è davvero un porto nelle nebbie

18/02/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 53 96
Sempre meno navi, il crollo dei traffici preoccupa i portuali

18/02/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 52 97
Itticoltura, i comitati del no cercano prove per bloccare il piano `

Napoli

17/02/2020 **Napoli Today** *LUIGI NAPOLI* 98
De Magistris: "Porto chiuso alle navi con armi. Napoli città denuclearizzata"

Bari

17/02/2020 **Informare** 99
I silos granari in disuso nel porto di Barletta saranno demoliti

17/02/2020 **Puglia Live** 100
Bari - Sottoscritto accordo tra AdSP MAM e Silos Granari della Sicilia per la demolizione dei silos nei porti

18/02/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 15 101
Flick il 3 aprile a Bari per la «City School»

Olbia Golfo Aranci

18/02/2020 **La Nuova Sardegna (ed. Gallura)** Pagina 16 103
Nuova gru per i 90 anni della Corridoni

18/02/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 36 104
Corridoni: nuova gru per i 90 anni di storia

Messina, Milazzo, Tremestieri

18/02/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 105
Mega: lo Stretto deve esserci!

18/02/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 106
Rimane deserto il desk di accoglienza dei croceristi in porto

18/02/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 26 107
Lavori a rilento e si attende il pontone per le opere a mare

17/02/2020 **TempoStretto** *MARCO IPSALE* 108
Trasporti nello Stretto. Mega: "A marzo incontro col Ministero"

Augusta

18/02/2020 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 17 109
Saline Mulinello, stop alla cementificazione

Palermo, Termini Imerese

17/02/2020 **FerPress** 110
Sicilia: Falcone, al lavoro su piano quinquennale da oltre 300 mln per collegare principali porti con le isole minori

Focus

17/02/2020 **Informazioni Marittime** 111
Coronavirus, le crociere in Asia rischiano di fermarsi

17/02/2020 **Informazioni Marittime** 112
Coronavirus, 50 per cento di tir in meno nei porti cinesi

17/02/2020 **Lloyd's List** 113
Coronavirus: Rates fall despite carrier...fforts to cut capacity

17/02/2020 **Lloyd's List** 114
World boxship fleet update: coronavirus takes toll on idle fleet

17/02/2020 **Lloyd's List** 116
Carriers impose reefer surcharges into China ports

17/02/2020 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 117
Coronavirus e crollo dei traffici

17/02/2020 **Portnews** 118
Coronavirus: shipping schizofrenico

17/02/2020 **shipmag.it** 119
Il coronavirus colpisce anche i container: mille dollari in più per quelli diretti in Cina

17/02/2020 **shipmag.it** *Vito de Ceglia* 120
Porti e aiuti di Stato: Bruxelles sbaglia, Roma batta un colpo / Editoriale

MARTEDÌ 18 FEBBRAIO 2020 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 145 - N. 41

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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

La collana con Gruffalò
Il mostro amico dei bimbi
Così la paura scompare
di **Giulia Ziino**
a pagina 27

La denuncia
Il cacciatore di plastica: «Basta con i discorsi, salviamo noi il Trebbia»
di **Giangiacomo Schiavi**
a pagina 21

Verso il voto

L'AMERICA E IL CENTRO PERDUTO

di **Angelo Panebianco**

Sugli Stati Uniti in questa fase elettorale si possono fare due considerazioni generali. La prima è che, nonostante certi diffusi timori, le molte forzature istituzionali compiute da Donald Trump da quando è presidente non faranno decadere la democrazia americana. Le istituzioni di quel Paese sono più forti di colui che occupa temporaneamente quella carica. Trump, molto probabilmente, non riuscirà a piegarle più di tanto. Possiamo ragionevolmente pensare che, a meno di catastrofi oggi inimmaginabili, fra trenta o quarant'anni ci sarà ancora la democrazia americana. Non sarebbe prudente esibire altrettanto ottimismo a proposito di certe democrazie europeo-continentali, italiana inclusa.

La seconda considerazione è che se è giusto che gli europei seguano con interesse la contesa elettorale americana data l'influenza che le decisioni dei presidenti degli Stati Uniti hanno sulle nostre vite, è segno di ingenuità politica «tifare» per questo o quel candidato prescindendo da considerazioni sulle conseguenze che avrebbe la vittoria dell'uno o dell'altro per l'Europa. Tali considerazioni, soprattutto, dovrebbero orientare i giudizi degli europei.

Prendiamo il caso di un europeo che non sia nemico del mondo occidentale, che non sia un simpatizzante di Putin, che non desideri sfasciare Nato e Unione europea.

continua a pagina 28

Il leader di Iv: «Nessuna tregua, io vado avanti». E l'Agenda 2023 del premier parte con uno stop

Il governo rimane in bilico

Niente accordo sui decreti sicurezza. Renzi: se cade Conte nuovo esecutivo

Resta la tensione nel governo. Ma se cade il governo non si andrà alle urne, assicura Matteo Renzi. Che avverte: «Vogliono cacciarci? Lo facciano». Intanto sui decreti sicurezza non si trova l'intesa. Mancavano i capidelegazione. E l'Agenda 2023 del premier Giuseppe Conte parte con uno stop. Il leader leghista Matteo Salvini si difende sul caso Open Arms: «Lo sbarco toccava a Spagna e Malta».

da pagina 5 a pagina 11

IL PIANO DI LAMORGESE

Ong e rimpatri, ecco la bozza

di **Fiorenza Sarzanini**

Permanenza non oltre i 120 giorni nei centri per i rimpatri; multe per le Ong ridotte a un massimo di 50 mila euro e no alla confisca automatica delle navi. Ecco il piano della ministra Lamorgese per modificare i decreti sicurezza voluti da Salvini. a pagina 8

GIANNELLI

I FUTURI VERTICI 5 STELLE

Idea Appendino con Di Battista per il dopo Di Maio

di **Emanuele Buzzi**

Per la leadership del Movimento 5 Stelle prende quota l'idea di un ticket tra Chiara Appendino e Alessandro Di Battista, con Luigi Di Maio che resterebbe in seconda fila, «regista» dell'operazione. L'ex capo politico si candiderebbe in prima persona solo per frenare la corsa di qualche big ortodosso.

a pagina 11

VIRUS CON UN VOLO SPECIALE

Pronto il rientro di 22 italiani ancora bloccati sulla nave

di **Riccardo Frignani**

Ventidue italiani ancora sulla Diamond Princess saranno sbarcati e rimpatriati. Sulla nave da crociera ormeggiata in un porto giapponese alla fine rimarranno in dodici. Fra loro il comandante Gennaro Arma e i suoi più stretti collaboratori. «Ancora un paio di giorni, poi si torna a casa».

da pagina 2 a pagina 5 **Caccia**

Il caso Il filmato sexy del candidato sindaco a Parigi vicino al presidente

Alexandra deTaddeo, 29 anni: è la donna che ha ricevuto i messaggi hot che hanno provocato il ritiro del candidato sindaco a Parigi

Alexandra, il fidanzato, il video La donna che spaventa Macron

di **Stefano Montefiori**

Alexandra de Taddeo, la donna che spaventa il presidente francese Emmanuel Macron. La giovane avvocata indagata dopo la diffusione dei filmati sexy di Benjamin Griveaux, ormai ex candidato sindaco a Parigi.

a pagina 13

«PIÙ FORTI IN ITALIA PER CONTARE IN EUROPA»

Blitz a sorpresa: offerta su Ubi di Banca Intesa

di **Michelangelo Borrillo**

Banca Intesa lancia una Ops (offerta pubblica di scambio) da 4,9 miliardi per Ubi. Nell'operazione anche Bper e UnipolSai. Intesa è la prima banca nazionale, Ubi la quarta, entrambe sono molto forti nelle zone più ricche del Paese.

a pagina 31

LA CONSULENZA DI MEDIOBANCA

Nuovi equilibri e alleanze Riparte il risiko del credito

di **Fabrizio Massaro**

Ieri Ubi, guidata da Victor Massiah, ha presentato il suo nuovo piano industriale che prevedeva un ricambio generazionale con duemila esuberi. Piano promosso dalla Borsa, ma nella notte arriva l'offerta di Banca Intesa e a fare da consulente c'è Mediobanca. Nell'operazione anche Bper e UnipolSai.

a pagina 31

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Amico fragile

Dalla sua Lorenzo Seminatore aveva la giovinezza, la bellezza, l'intelligenza e l'amore di una ragazza e di due genitori. Ma aveva anche cinquanta chili per un metro e novanta di statura, e con la maggiore età aveva acquisito il diritto di rifiutare il cibo e le cure. Lo ha esercitato fino alla fine.

Non esistevano ragioni tangibili che giustificassero il suo desiderio di non desiderarsi più. Lorenzo possedeva tutte quelle cose la cui mancanza procura sofferenza agli altri. Eppure soffriva, in mezzo allo stupore e ai pregiudizi di tanti, perché si fa ancora fatica ad ammettere che tra gli attributi di un maschio possa esservi la fragilità. I maschi dovrebbero essere sempre solidi, e le mamme sempre felici. Per questo io non accettavo la fragilità della mia. Da piccolo avevo preso il suo rifiuto della vita come una mia sconfitta personale e da adulto come uno smacco per la società. Lo stesso sta accadendo adesso ai genitori di Lorenzo. Chi assiste da vicino a questi vuoti d'aria dell'esistenza pensa, a ragione, che sarebbe stato possibile fare di più. Ma la verità è che quando si è dominati dall'istinto di sopravvivenza riesce difficile concepire che in qualcun altro — qualcuno che amiamo e che ci ama — sia più forte l'impulso di dissolvenza. Un impulso talmente irresistibile da indurlo a evaporare in una nuvola rossa, come nella canzone di De Andrè, «in una delle molte feritoie della notte, con un bisogno di attenzione e di amore». O forse soltanto di pace.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c1, DCB Milano

L'Agcom multa la Rai anche per un servizio del Tg2 con notizie (vere) su zone della Svezia in mano agli islamisti. Si chiama censura, però nessuno protesta

CRASTAN 1870 INSTANT CEREALS

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora INSTANT DRINKS

Martedì 18 febbraio 2020 - Anno 12 - n° 48
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ROMA No ai pm che chiedevano l'archiviazione

Il gip di Consip: "Nuove indagini su papà Renzi"

■ Il giudice Sturzo ha depositato l'atto in cui chiede di veder chiaro anche sul traffico di influenze di Tiziano

LILLO E PACELLI A PAG. 3

IL PICCOLO BOMBA A GETTONE IN CIMA AL MONDO

DANIELA RANIERI A PAG. 3

CAMPANIA Il Pd locale col governatore. E a Roma?

M5S e sinistra: "De Luca a casa, vogliamo Costa"

■ I 5Stelle tutti uniti sul ministro buttano la palla tra i dem che per ora scelgono l'attuale presidente

DE CAROLIS E IURILLO A PAG. 4-5

NOI SARDINE COME L'AMORE: INIZIA LA FASE "MATURA"

ANDREA, GIULIA, MATTIA E ROBERTO A PAG. 6

CHE SUCCEDE NELLE REGIONI IN MANO A LEGA, FI E FDI

SCANDALI E DISASTRI DOVE (S)GOVERNA SALVINI

INDAGATI, VITALIZI, STIPENDI E GETTONI AUMENTATI, GARE PILOTATE, BILANCI NON PRESENTATI, AMICI FAVORITI, TASSE PIÙ ALTE E CEMENTO OVUNQUE

DE LUCA, GIARELLI, PINTUS E SALVINI A PAG. 8 - 9

Renzi boicotta il Pd in tutte le Regioni

MARRA A PAG. 2

Risiko nomine: Enel, Starace pronto al tris

MELETTI E TECCE A PAG. 11

SPAZZACORROTTI, SBAGLIA LA CORTE

ANTONIO ESPOSITO A PAG. 13

LAVORO IN CREDITO

Ubi, ma non solo: le banche pronte a 30 mila esuberi

CAPOZZI A PAG. 16

L'ALCOL NELL'ARTE

I cin cin letterari dalle bevute papali ai vini di Gatsby

TAGLIABUE A PAG. 20

SORRENTINO Un'Apocalisse alla portata di tutti

Sono apparso al New Pope

» ALDO BUSI

Ho visto le prime cinque puntate di *The New Pope* di Sorrentino, della serie precedente non avevo guardato un fotogramma, non gli davo uno sputo, non guardo le serie, i fantasy, il calcio, i cuochi, i reality (se mi capita, preferisco farli, la gente mi chiede se "è tutto vero", io rispondo "non saprei" per tenerezza a tanta ingenuità di ricezione del mezzo per adesione intera, a francobollo, l'unica cosa che abbia mai visto dei programmi a cui ho preso parte, pagato, è se era arrivato il bonifico).

A PAGINA 22 - 23

La cattiveria

I Benetton vendono Autostrade. Ieri il casellante non aveva spicci per il resto e mi ha dato la Civitanova Marche-Grottammare

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

L'ATROCE DILEMMA DI UN ROMANISTA ANTI-JUVE: TIFARE LAZIO ORA SI PUÒ?

ANTONIO PADELLARO A PAG. 20

Coglionevirus

» MARCO TRAVAGLIO

"Intransigenti o coglioni?". Così avevamo riassunto la seduta di autocoscienza dei 5Stelle campani che avevano sbeffeggiato Roberto Fico e la sua proposta di alleanza col centrosinistra per sostenere il ministro dell'Ambiente Sergio Costa e liberare la Campania dal terzo ballottaggio consecutivo fra De Luca&Caldoro, detti anche Padella&Brace. Ora non possiamo non felicitarci per la saggia scelta della capogruppo regionale M5S Valeria Ciarambino, dimaiana, di sostenere l'ex generale reduce dalle battaglie nella Terra dei Fuochi, che potrebbe battere le destre solo se avesse dietro la coalizione giallo-rosa del governo Conte (escluso Renzi, ma questo è un vantaggio). Costa ha già il via libera di Di Maio e Fico (le due ali del M5S), di Luigi De Magistris e di Sinistra Italiana. Manca all'appello solo il Pd, che ha un problema e contemporaneamente un'opportunità non da poco: sbarazzarsi – Crozza permettendo – di *don Vicienz*, ingombrante e impresentabile per ragioni politiche e generazionali prim'ancora che giudiziarie.

In fondo questo è il destino dei 5Stelle: migliorare la specie predata. Cioè costringere alleati e avversari a ripulirsi. Stavolta però l'aiuto al rinnovamento del Jurassic Dem campano consentirebbe al M5S, dopo 10 anni di sconfitte, di governare finalmente una regione con un proprio uomo, ancorché indipendente. Cosa che avrebbe già potuto accadere in Calabria con Callipo o un altro candidato civico. E potrebbero riaccadere in altre regioni al voto: non la Toscana, per via dell'inguardabile Giani, ma la Liguria o le Marche se si trovassero due "civici" condivisi. O, con qualche difficoltà in più, la Puglia dove si tratterebbe di sostenere Michele Emiliano, il pidino più grillino che si conosca, che invocò l'alleanza con i 5Stelle quando tutti gli altri li demonizzavano, da sempre in sintonia con loro sulla decarbonizzazione dell'Ilva, il Tap e la Xylella. Forse, dopo gli Stati generali, sarà il caso che M5S e centrosinistra si accordino sulle future elezioni regionali e comunali. Non per mettersi la camicia di forza con annessioni, federazioni, matrimoni o dichiarazioni d'amore eterno. Ma per fissare un metodo: candidati civici quando c'è da trovare un nuovo sindaco o governatore; desistenze o appoggi reciproci quando il sindaco o il governatore è presentabile e compatibile, con buone chance di riconferma. Tipo, appunto, i dem Emiliano e Zingaretti in Puglia e Lazio. E le grilline Raggi e Appendino a Roma e Torino. A quelle condizioni, meglio provare a vincere insieme che dividersi e consegnare altri pezzi d'Italia a Salvini. Il Coglionevirus ha già mietuto fin troppe vittime.

Il pensiero dominante
Scavare nel provvisorio alla ricerca del definitivo.
OGGI nell'inserto

IL FOGLIO quotidiano

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20124 Milano Tel. 06/589090.1. Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

Il pensiero dominante
Scavare nel provvisorio alla ricerca del definitivo.
OGGI nell'inserto

ANNO XXV NUMERO 41 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MARTEDÌ 18 FEBBRAIO 2020 - € 1,80

Agenzie statali o agenti di propaganda? Il caso Anpal e la bufala dei 40 mila posti creati dal circuito del reddito di cittadinanza

Lo scarso rispetto nei confronti dei cittadini, della Costituzione (l'art. 97 sull'imparzialità dell'amministrazione pubblica) e la mancanza di deontologia professionale stanno raggiungendo livelli davvero preoccupanti. Mai, come nel caso del reddito di cittadinanza,

DI LUCIANO CAPONE

le agenzie pubbliche statali erano state trasformate in agenzie di propaganda politica al servizio del M5s. Non bastavano i numeri inventati dell'Inps sul "~60 per cento di povertà assoluta" grazie ai reddito di cittadinanza sbandierati dal presidente Pasquale Tridico. Ora arriva anche l'altro professore, Mimmo Parisi, messo dal M5s al vertice dell'altra agenzia che si occupa di lavoro, l'Anpal. Parisi – che come ricorda il giornale online Linkiesta è professore di Statistica in Mississippi ed è noto in America per la sua capacità di "massaggiare" i dati a favore del governo – si è messo a distribuire numeri fuorvianti: "Sono 39.760 le persone che hanno avuto un contratto di lavoro dopo aver ottenuto il reddito di cittadinanza", dice il comunicato dell'Anpal. E, come avvenuto per i numeri dell'Inps, a stretto giro la propaganda rimbalza sui social del ministro del Lavoro Nunzia Catalfo: "Oggi ci arriva una bellissima notizia – scrive su Twitter – quasi 40 mila persone che ricevono il reddito di cittadinanza hanno trovato un lavoro". E infine finisce sul Blog delle stelle, che titola così l'intervista di Parisi alla Stampa: "Grazie al Reddito di Cittadinanza 40 mila nuovi posti di lavoro". Come prima cosa andrebbe ricordato un concetto semplice, ma non intuitivo, che ha condotto l'umanità lontano dal pensiero magico: se due eventi si succedono nel tempo, non vuol dire che il secondo sia causato da quello che lo ha preceduto. E l'errore logico che trae in inganno chi crede nell'efficacia dell'omeopatia contro malanni che spariscono da soli e che viene riproposto per il Rdc: in questo caso il principio omeopatico somministrato sono i "navigator". Insomma, il fatto che 40 mila persone abbiano trovato lavoro "dopo" aver chiesto il Rdc non implica che lo abbiano trovato "grazie" al Rdc (come invece sostiene il M5s). E sono proprio i dati dell'Anpal a dimostrarlo. I beneficiari che hanno trovato lavoro sono 40 mila – i dati sono le comunicazioni obbligatorie dell'Inps – su 900 mila percettori totali. Ma di questi, solo 262 mila (il 29 per cento) hanno sottoscritto il "Patto di servizio": vuol dire che il 71 per cento non è stato coinvolto nella "Fase 2" del Rdc e che quindi, se ha trovato lavoro, lo ha fatto per conto proprio. Quanti dei 40 mila occupati sono sottoscrittori del patto di servizio, Anpal non lo dice o non è in grado di dirlo. Ma non basta. Oltre il 50 per cento dei 40 mila, ha trovato lavoro entro 6 mesi dalla presentazione della domanda di Rdc: vuol dire che i "navigator", che fino a dicembre facevano formazione, sono stati ininfluenti. Inoltre in Campania, la regione dove c'è il più alto numero di occupati percettori di Rdc, i navigator non hanno fatto nulla perché sono stati rifiutati da De Luca. L'unico dato fornito dall'Anpal sul lavoro dei navigator è che "hanno offerto ai beneficiari presi in carico 9.534 vacancies e/o opportunità formative/orientative", senza specificare di questi 9.500 quanti siano i posti di lavoro e quanti i corsi di formazione e – soprattutto – quante di queste "offerte" si siano concretizzate. Niente di niente. Solo numeri inutili, privi di qualsiasi significato e rilevanza, infilati sotto tabelle dal titolo suggestivo perfetto per la propaganda: "Beneficiari del Rdc che hanno avuto un rapporto di lavoro dopo l'approvazione della domanda". Come se l'approvazione della domanda fosse una benedizione o un sacramento. Si sa che ci sono molti modi sofisticati per ingannare attraverso le statistiche. Ciò che in questo caso sorprende davvero è che a farlo in maniera così sciatta e superficiale sia un professore di statistica come Parisi. Si vede che ha scarsa considerazione della sua professione o dei suoi interlocutori, che però sarebbero i cittadini che gli pagano lo stipendio.

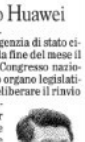
Emergenza non solo economica

L'Assemblea rimandata è la prima rivoluzione politica del coronavirus

Xi Jinping sapeva tutto già dall'inizio di gennaio. Un modo per incolpare i funzionari e consolidare il potere

L'America contro Huawei

Roma. Ieri la Xinhua, l'agenzia di stato cinese, ha fatto sapere che alla fine del mese il Comitato permanente del Congresso nazionale del popolo, il massimo organo legislativo cinese, "si riunirà per deliberare il rinvio della sessione annuale della legislatura". Un modo per dire che quasi sicuramente il momento più importante dell'attività politica cinese – quello in cui vengono prese le decisioni collettive e anche svelate le nuove strategie per il futuro – che avrebbe dovuto iniziare il 5 marzo e durare per un paio di settimane, verrà rimandato. Per Xinhua tra le ragioni della sospensione storica dell'attività politica cinese c'è il fatto che "i membri del Congresso nazionale del popolo sono in prima linea per combattere l'epidemia". E in effetti ogni anno arrivano a Pechino circa tremila delegati per la riunione del Congresso, che avviene insieme con la Conferenza consultiva del popolo: le due assemblee insieme formano la "doppia sessione" (in cinese lianghui) dei due rami del Parlamento cinese. La notizia però è più importante di quanto sembri, soprattutto dal punto di vista della politica interna. Non c'è solo l'emergenza economica, tra le priorità del presidente Xi Jinping: anche la politica cinese, che fonda la sua attività sul protocollo, sulla forma e sulla liturgia, è colpita e rivoluzionata dall'epidemia di Covid-19. E' difficile prevedere le conseguenze di una posticipazione – ampiamente anticipata dai media nei giorni scorsi – ma il fatto che l'emergenza colpisca anche la sfera istituzionale cinese può dimostrare due cose: la prima è che l'epidemia sia così estesa da costringere a una "sospensione" delle normali attività di un intero paese – e però è particolarmente grave, visto che parliamo della seconda economia del mondo. (Poregli segue a pagina quattro)


Xi Jinping

Diplomazia del contagio

Il governo cinese è ben contento di mostrare al mondo l'amicizia con la Santa Sede. Una svolta storica

Roma. Dove non poterono decenni di negoziati sotterranei, ha potuto il coronavirus. E' stata l'epidemia che ha messo in ginocchio la provincia di Hubei ad avvicinare come non era accaduto prima la Santa Sede a Pechino. Se nel settembre del 2018 il Politburo aveva dato poco (per non dire nulle) risalto all'Accordo provvisorio sulla nomina dei vescovi – primo passo del disgelo atteso dagli anni Quaranta del secolo scorso – stavolta il governo cinese non ha avuto alcuna remora a dare il via libera alla diffusione della fotografia in cui si vede il ministro degli Esteri Wang Yi stringere la mano al segretario per i Rapporti con gli stati vaticano, mons. Paul Richard Gallagher. Incontro avvenuto a Monaco, a margine della Conferenza sulla sicurezza. Il comunicato diffuso venerdì sera ha una portata storica in quanto rivela che ora è la Repubblica popolare a gradire la vicinanza della Santa Sede. Qualche osservatore ha subito ricordato la diplomazia del ping pong che agli albori degli anni Settanta favorì il disgelo tra gli Stati Uniti e la Cina, con la visita di Richard Nixon a Pechino l'anno successivo. Stavolta al posto della pallina da gioco c'è una tragedia, il virus che ha già mietuto migliaia di morti nel paese asiatico. Non è passato inosservato il fatto che mentre mezzo mondo chiudeva porti e aeroporti ai mezzi di trasporto provenienti dalla Cina, dal Vaticano partivano settantamila mascherine con impresso lo stemma papale. E se da più parti si avanzavano dubbi sulle misure di precauzione adottate da Pechino, con il sospetto assai diffuso che Xi Jinping da tempo sapesse quel che stava accadendo a Wuhan e abbia deciso di tacere, la solidarietà totale giunta da Roma ha colpito il cuore del potere cinese. (Matzuzzi segue a pagina quattro)

Zuck fa l'amico

A Bruxelles il creatore di Fb usa toni concilianti con il mastino Vestager su regolamentazioni e tasse

Roma. L'ultima volta che Mark Zuckerberg era stato a Bruxelles, era per parlare di Cambridge Analytica e difendersi dalle accuse sulla gestione dei dati personali di milioni di utenti nel mondo. Era il 2018, i leader europei lo attendevano nervosi e arrabbiati, volevano un'audizione a porte aperte, e Zuckerberg si presentò chiedendo scusa e promettendo maggior sicurezza. Per mantenere le promesse non ha fatto granché e a quasi due anni di distanza, è tornato ieri per incontrare Thierry Breton, commissario per il Mercato interno, Vera Jourová, della commissione per la Trasparenza e soprattutto Margrethe Vestager, vicepresidente della Commissione europea con delega alla Concorrenza e alle Politiche digitali. Questa volta l'incontro con i leader brussellesi è stato preceduto da un discorso alla Conferenza sulla sicurezza di Monaco nel fine settimana e da un editoriale pubblicato domenica sulle pagine del Financial Times. A Monaco, intervistato da Wolfgang Ischinger, presidente della Conferenza, Zuckerberg ha detto che la sua compagnia ha fatto tanto, che adesso spende in sicurezza più dell'intero budget di cui disponeva nel 2012, che i numeri sono buoni, la piattaforma riesce ad abbattere circa il 90 per cento della propaganda terroristica e che sì, ha detto ai leader internazionali presenti alla Conferenza, "occorre regolamentare almeno quattro aree che toccano la nostra azienda: elezioni e discorso politico; privacy e portabilità dei dati". Si parlava di *Wettbewerb* a Monaco, di assenza dell'occidente, dell'effetto che fa sapere che l'ovest non sta più tanto bene e che bisogna far qualcosa e farlo in fretta. In questo far qualcosa per ridare all'occidente il suo posto, anche Facebook deve avere un suo ruolo. Facebook, ha detto Zuckerberg, deve "costruire il muscolo operativo per far rispettare i regolamenti". E ha aggiunto: "Dovrebbero esserci più indicazioni e normative da parte degli stati su ciò che è considerato interferenza elettorale e contenuti dannosi". Così ha preparato la sua stretta di mano con Margrethe Vestager, la grande regolatrice che nel 2014, a capo dell'Antitrust europeo, aveva multato Facebook, 110 milioni di euro, per aver fornito informazioni fuorvianti nel momento dell'acquisto di Whatsapp. (Fiaveroni segue a pagina quattro)

I cattivi di Fb

Trump riduce l'investimento sul social di Zuck: teme che non sia più libero com'è ora. Il rancore dei sandersiani

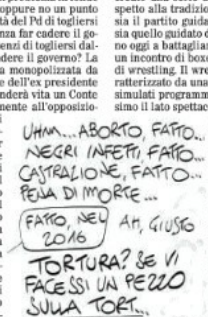
Milano. Gli ultimi dati sugli investimenti nelle campagne elettorali dei candidati americani mostrano che l'ossessione di Donald Trump per Facebook è un pochino più contenuta rispetto al passato. Una fonte della campagna per la rielezione del presidente ha detto al sito Axios: "Come tutti possono vedere, la spesa su Facebook è ancora molto sostenuta, ma la percentuale dell'intero budget dedicata a questo social media si sta riducendo". Già alla fine dello scorso anno, la campagna di Trump aveva segnalato la propria insofferenza sul proprio account su Twitter: Facebook vuole togliervi strumenti importanti di comunicazione politica, diceva, e vuole aumentare il prezzo delle pubblicità". Il timore – non soltanto dei trumpiani – è che le regole per Facebook cambino per davvero, viste le continue pressioni, e che la potenza di questo social ora libero dai controlli si riduca. I dati di Advertising Analytics sintetizzano alla perfezione questo timore: nell'aprile dello scorso anno, il team trumpiano investiva il 72 per cento del budget in comunicazione su Facebook, la media è rimasta del 50 per cento durante il 2019, ma nelle ultime settimane c'è stato un calo: ora le ads su Facebook valgono il 14 per cento del budget totale e il blitz più consistente c'è stato non per la comunicazione sulla rielezione ma sull'impeachment. Ora l'imperativo è la diversificazione: YouTube e Google, ma anche pubblicità nei podcast di media o giornalisti conservatori. "Stiamo sperimentando decine di piattaforme diverse per comunicare con gli elettori – ha detto la fonte ad Axios – Appena troviamo una strada efficiente, ci spenderemo più soldi".

Contestuale alla diversificazione di Trump c'è il grosso investimento di Mike Bloomberg. (Pedrazzi segue a pagina quattro)

Una legislatura in modalità wrestling

Renzi vuole uscire dalla maggioranza, ma non troppo. Il Pd vuole sbarazzarsi di Renzi, ma non troppo. La battaglia tra le anime del Bisconte è come una lotta simulata, ma un governo che governa solo se non governa è un guaio che meriterà di essere affrontato

Crisi o non crisi, scazzo o non scazzo, rottura o non rottura, il problema in fondo è tutto lì: può esistere oppure no un punto di incontro tra la volontà del Pd di togliersi Renzi dalle scatole, senza far cadere il governo, e la volontà di Renzi di togliersi dalle scatole, senza far cadere il governo? La giornata di ieri è stata monopolizzata da una dichiarazione forte dell'ex presidente del Consiglio – "se prenderà vita un Conte ter noi saremo felicemente all'opposizione" – e da una serie di risposte altrettanto forti indirizzate al leader di Italia viva da parte dei sempre più lontani partner del governo – il sottosegretario di stato per i Rapporti con il Parlamento, il grillino Gianluca Castaldi, ha invitato l'ex premier a godersi la sua vacanza in Pakistan perché "potrebbe essere una delle ultime a spese degli italiani". Ma al netto della distanza che esiste tra le anime della maggioranza, i partiti che sostengono Giuseppe Conte pur avendo idee diverse sul governo hanno idee simili sullo scenario delle urne. E per quanto Renzi possa sentirsi distante dallo stesso governo che ha contribuito a creare, né il Pd, né il M5s, né Leu né tantomeno Italia viva hanno intenzione di fare qualcosa che possa accelerare il ritorno al voto. E dunque, per tornare al punto di partenza, in che modo può materializzarsi una crisi, per un governo che sembra privo di alternative, senza mettere in crisi la legislatura? Renzi continua a dire a chi glielo chiede che per quanto lo riguarda l'esperienza di questo governo è arrivata al capolinea e le ragioni di questa scelta hanno a che fare non solo con questioni di merito ma anche con questioni di tattica: la scelta di creare un'alternativa al populismo grillino e un'alternativa al populismo leghista stando al governo non ha portato i frutti sperati in termini di consenso e tanto vale allora provare una complicata Opa sui famosi voti moderati stando un passo fuori dal governo ma avendo cura di non farlo cadere. Già, ma come si fa? Apparentemente sembrerebbe impossibile, perché in un incontro di pugilato è facile che uno dei due pugili finisca al tappeto, ma il sistema delle convenienze che governa questa legislatura ha creato una serie di condizioni diverse rispetto alla tradizionale sfida tra i pugili e sia il partito guidato da Nicola Zingaretti sia quello guidato da Matteo Renzi si trovano oggi a battagliare in quello che più che un incontro di boxe somiglia a un incontro di wrestling. Il wrestling, come si sa, è caratterizzato da una serie di combattimenti simulati programmati per esaltare al massimo il lato spettacolare dell'incontro e all'interno di questa cornice tutto diventa più chiaro: Renzi ha bisogno di stare fuori dal governo (ma non troppo) per tentare di grillizzare il Pd, il Pd ha bisogno di avere Renzi fuori dal governo (ma non troppo) per tentare di conquistare i voti del M5s e dato che i famosi responsabili di Forza Italia non si vedono all'orizzonte per non far cadere il governo, uscendo dal governo, Renzi potrebbe tentare di fare in piccolo quello che Berlusconi fece più in grande nel 2013 quando Ned si staccò da Forza Italia: offrire una pattuglia di senatori per fare andare avanti la maggioranza e cominciare a combatterla da fuori. Matteo Renzi non vuole regalare lo spazio dell'opposizione al governo rossosiglallo a Salvini e Meloni, e questo è chiaro – anche se in verità Salvini il suo passaggio dal 17 al 34 per cento lo ha fatto stando al governo. Meno chiaro è se sia possibile non farsi male, e non incrociarsi i diti come avrebbe detto Paolo Villaggio, mettendo a rischio un governo voluto da chi rischia di farlo cadere. La battaglia tra le anime del governo, come detto, somiglia molto a un'esibizione di wrestling, ma se la lotta tra i vari partiti dell'esecutivo è finalizzata a non farsi troppo male, ed è dunque in buona parte simulata, altro discorso vale per l'esecutivo, e per quanto possa essere un brigante Renzi, un governo che governa solo se non governa è un problema che prima o poi meriterebbe di essere affrontato.



• "PERCHE' BETTINI SBAGLIA"
Parla Andrea Marcucci
Valentini a pagina tre

Come si esercita un buon coalition power

Un'arma destabilizzante e in parte rivoluzionaria, ma bisogna saperla usare

Allora, qui c'è un problemino politologico semplice semplice. Con tutte le differenze, è cosa di ieri che riguarda la situazione italiana di oggi. Riguarda la campagna desta-

DI GIULIANO FERRARA

bilizzatrice di Renzi e la controcampagna della maggioranza alla quale sempre più fragilmente egli appartiene. Come si può usare il coalition power? Dicesi coalition power il peso di formazioni minori nel condizionare maggioranze e governi facendo contare i propri voti indispensabili o la propria influenza di lobby e culturale. Nella Repubblica dei partiti (1948-1993) i centristi, i repubblicani, i liberali e i socialdemocratici esercitavano con la Democrazia cristiana, che non sempre aveva bisogno dei loro voti ma non voleva un dominio solitario, perché era sapiente, il secondo tipo di coalition power: idee, lobby confindustriali, presenza culturale, visione per l'Italia, rappresentanza di ceto, tradizione laica, pressione parlamentare, alleanze internazionali: di questo sostanzialmente era fatto il loro potere di coalizione, prima e più ancora che dei loro voti. A partire dagli anni Sessanta, con la nascita del centrosinistra, i socialisti vecchio tipo aggiunsero a questo potere un più marcato potere, quello strettamente legato all'indispensabilità politica e numerica dei voti parlamentari socialisti per la composizione di maggioranze di governo, un apporto che faceva la differenza, come si dice, in relazione, si capisce, a un progetto di modernizzazione e sviluppo del paese. (segue a pagina quattro)

Andrea's version

Primo finalista, un incallito difensore dei deboli. Si chiama Michele Serra e definisce pubblicamente l'abolizione della prescrizione "materia da legulei che fa ridere i polli". Notare che Serra, come sublime opinionista, batterebbe Zingaretti come sublime segretario. Secondo finalista, un incallito persecutore di deboli. Si chiama Benjamin Griveaux, voleva spararsi una sega privatamente, però online. Notare che Griveaux, in quanto candidato sindaco, aveva già battuto Macron come semplice liceale a caccia della supplente bona. Due uomini di valore. Serra e Griveaux. A Roma l'uno, l'altro a Parigi. Leur prescrition. Ou notre gnocque. La politique de là. La communication de qua. La morale, surtout. Les deux unis, sur la morale. Et moi. Et toi. E nos valeur. E la nostra Europe. E la tiénne. Mais mieux la miénne. Mieux la miénne que la tiénne. Et en paliò? C'era la "Coupe des segaloles".

Revenge Lotito

Tutti ora fanno chapeau alla sua Lazio fatta in casa. La vendetta all'italiana sul calcio-finanza

L'uomo è simpatico come un cencio bagnato in faccia (almeno visto dai media che lo detestano, ricambiati di pari antipatia). Di persona invece sarà un ciocco-

DI MAURIZIO CRIPPA

latino, ça va sans dire. Certi incorreggibili vezzi da *lucky man who made the grade*, le citazioni da latinista, la villa sull'Appia, le pose filosofali lo collocano sul paleoscenico della commedia eterna all'italiana: non proprio nel ruolo del Bell'Amoroso, ma neppure in quello del malvagio. Un italiano senza tempo, un po' il pallino degli affari e un po' il fiuto delle vie giuste. Adesso però Claudio Lotito, romano, imprenditore, presidente della Lazio dal 2004 e dal 2011 proprietario, ce l'ha fatta a diventare *the man in the spotlight* del calcio italiano, il presidente della società di media stazza ma quasi in ordine (il bilancio consolidato 2019 si è chiuso in rosso di 13,2 milioni, c'è chi sta peggio) e della squadra più in palla. La sua vittoria. Non quella calcistica, anche se neppure quel prudente piacentino di Simone Inzaghi tace più la parola, e del resto sono gli unici ad avere menato la Signora 3-1 e 3-1 due volte di fila. Quello si vedrà. Ma l'obiettivo di Lotito nel pianeta calcio era un altro. La sua *revenge* inseguita per una vita: il riconoscimento del successo contro quel big che ha sempre guardato da sotto in su. Invece adesso è a capo di un club che sta in cima, assieme alle tanto invidiate multinazionali del calcio. E devono farlo entrare dalla porta d'onore, e rispettare l'uomo d'azienda e il genio del calciomercato. Nel club dei super ricchi (Torino e le due Milano, quando erano due) in cui non sono mai stati accettati davvero altri padri-padroni pure di miglior portafoglio. Né De Laurentiis né Cecchi Gori e neppure i Della Valle. Perché non sono stati bravi come lui. E invece a lui, entrato dalla porta di servizio, ora tocca dire di sì.

Una sorta di Conte di Montecristo della serie A, l'unico in grado di salvare la Lazio dal disastro del calcio-finanza di Cragnotti. Con i soldini suoi, con lo zelo dell'imprenditore spiangnino. E con quel talento politico che non si impara nelle business school col quale gli riuscì un gioco che è riuscito poi solo a Salvini: farsi spalmare i debiti della Lazio col fisco in 23 anni. Pagando 5,65 milioni all'anno. Poteva diventare un presidente minore, pronto ad accucciarsi all'ombra, come tanti altri patròn che ogni tanto la sparano grossa per far vedere ai tifosi di esistere. Lui le spara anche grossissime, e spesso incartate nella carta vetrata. Ma intanto – di riffa e di raffa – in Lega, sui diritti televisivi, sugli arbitri si fa valere. Non è che sia Robin Hood che ruba ai ricchi per dare a quelli poveri: è uno che sa usare le cordate meglio di Tarzan le liane. Che non sia simpatico a tutti è chiaro. Come è chiaro che debba gestire la curva più estremista d'Italia, il che lo rende sospetto al paese sportivamente corretto. Però intanto ha annunciato che porterà ogni anno 200 giovani tifosi ad Auschwitz, e non tutti lo hanno fatto. L'uomo è questo, con la sua visione da populista antisistema del calcio. Con lo sfottò pronto per chi compra bidoni multimilionari, con la lacrima umida per i torti reali o fantastici, e con quell'arroganza naturale figlia del non essere figlio di nessuno. Ha molti amici, ma un piano solito il salotto buono. Astuto, immaginifico fino allo strafalcione, bravo. (segue a pagina quattro)

I padroni del web

Risolvere l'asimmetria tra ciò che viene sottratto e ciò che viene dato all'utente della rete. Una possibile soluzione

Più della metà dei 7 miliardi e mezzo di abitanti del pianeta è connessa al web. E questo è accaduto in soli trent'anni.

Dunque, questo è il bene o utilità diffuso

LA VERSIONE DI CASSESE

più rapidamente. Ma in che senso è un bene? Quali caratteristiche ha? Come ci spartiamo le utilità che offre? C'è chi ne gode più di altri? Si ripresenta per il web quello che è accaduto per la ricchezza, per il capitale, cioè che qualcuno ne gode più di altri, che il primo sfrutta i secondi? (segue nell'inserto II)

La Giornata

* * *

In Italia

"SE CADE IL GOVERNO NON SI ANDRA' A ELEZIONI" DICE RENZI. Il leader di Italia viva ha scritto nella sua enews che non crede alle ipotesi di Conte ter ("non hanno i numeri"), ma che in quel caso Iv starebbe all'opposizione.

Il gip di Roma ha disposto nuove indagini su Tiziano Renzi nell'inchiesta sul caso Consip, accogliendo solo parzialmente la richiesta di archiviazione avanzata dalla procura.

* * *

Salvini deposita difesa su Open Arms. "Non spettava all'Italia concedere un porto sicuro" si legge nella memoria allegata alla giunta per le immunità.

* * *

Il Pd ricandida De Luca in Campania. Lo ha deciso la direzione regionale. Il M5s ha lanciato la candidatura del ministro dell'Ambiente Sergio Costa. *(articolo a pagina tre)*

* * *

L'economia italiana sarà in recessione nel 2020, sostiene un rapporto Nomura.

* * *

Borsa di Milano. Ftse-Mib +1 per cento. Differenziale Btp-Bund a 130 punti. L'euro chiude in calo a 1,08 sul dollaro.

Nel Mondo

99 CASI DI CORONAVIRUS SU UNA NAVE DA CROCIERA IN GIAPPONE. In tutto, sulla Diamond Princess ancorata in Giappone, ci sono 459 casi di infezione. Circa trecento americani, tra cui 14 risultati positivi ai test, sono stati rimpatriati in una base militare in Texas, dopo quattordici giorni di quarantena sulla nave. La Diamond Princess è al momento il più grande focolaio del virus fuori dalla Cina.

La Farnesina "aspetta conferma" sul cittadino italiano a bordo della Diamond Princess che sarebbe positivo al coronavirus.

* * *

Una nuova operazione al largo della Libia per far rispettare l'embargo delle armi. Ieri il Consiglio dell'Unione europea ha decretato che la missione Sophia si concluderà a marzo. *(editoriale a pagina tre)*

* * *

Prosegue l'offensiva di Assad che ha annunciato di aver ripreso il controllo di oltre 30 località nella provincia di Aleppo.

* * *

Sánchez ha incontrato Casado, il leader del Pp, per sbloccare la situazione delle nomine degli organi costituzionali spagnoli.

La toppa e il rosario

Ci sono ottimi motivi per non prendere sul serio le sparate di Salvini. L'aborto è uno di quelli, per cui non andrebbe preso nemmeno in

CONTRO MASSIMO CILIGIA - DI MAURIZIO CRIPPA

considerazione, dacché le sue sparate romanesche contro le donne ("non italiane") che lo fanno sei volte di fila gratis come se il "pronto soccorso" (sic) fosse un "bancomat sanitario" e fanno spendere soldi agli italiani sono destituite di ogni intelligenza. Non è una posizione "contro l'aborto", intesa come la intenderebbero i pro life e tantomeno quelli che, da queste parti, insistono a dire che l'interruzione volontaria di gravidanza è uno scandalo etico del nostro tempo declassato a sciocchezzuola. Ma c'è un aspetto che merita qualche riga di attenzione. Per rimediare alla sparata fatta prima, il leader della Lega ha precisato su Facebook che l'aborto "è una scelta che spetta solo alla donna, alla coscienza, alla libertà di scelta della donna... Figurati se Salvini si mette contro l'aborto o il divorzio, sono l'ultimo che può dare lezioni". Siamo in un paese democratico, persino per Salvini, ognuno può pensare come vuole. Ma la toppa che lo sventolatore di rosari ha provato a mettere è peggio del buco. Ha detto le stesse cose che direbbe qualsiasi abortista. A lui dell'aborto come problema non importa nulla. La contraddizione di consacrarsi al Cuore Immacolato e dire che "ognuno può fare come vuole", passi. Fa più specie pensare a tutti quelli che lo votano per i rosari, cioè essendo cristiani perché lo credono cristiano, e poi non dicono nulla scoprendo che la pensa come Cappato. Ma con Salvini si deve parlare, dicono pure certi vescovi. Amen.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.39

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

MARTEDÌ 18 FEBBRAIO 2020 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVII - Numero 41 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

NUOVA GRANA IN MAGGIORANZA

LIBERA IMMIGRAZIONE

Pd pronto a smontare i decreti Salvini. Imbarazzo M5s

E un nigeriano aggredisce con l'ascia un carabiniere

L'EDITORIALE

CANCELLATO IL BUONSENSO

di **Alessandro Sallusti**

Dopo il tormentone prescrizione ecco aprirsi un nuovo filone, quello sull'immigrazione. Il governo - nonostante gli imbarazzi e i litigi di facciata - ha pronto un piano per smontare i decreti sicurezza. Decreti varati dall'allora vicepremier e ministro dell'Interno Matteo Salvini con il sì incondizionato dei Cinque Stelle e dell'attuale premier Conte. Cominciamo quindi col dire che i decreti sicurezza hanno un nome (Salvini) ma anche un cognome multiplo (Conte, Di Maio e pure Mattarella che li ha controfirmati, seppure con qualche rilievo critico) oggi ripudiato. E aggiungiamo che la linea dura – per nulla dissimile da quella adottata da Paesi governati dalla sinistra, tipo la Francia di Macron - qualche risultato l'ha dato: gli sbarchi sono certamente diminuiti e così pure le morti in mare durante le attraversate.

È vero pure che la demagogica decisione di chiudere i porti non ha sortito alcun effetto pratico, perché tutti gli immigrati bloccati al largo in un contesto di assoluta assistenza e sicurezza sono poi sbarcati regolarmente in Italia, ma se oggi l'Europa è un filino più disponibile a farsi carico del problema lo si deve proprio a quell'irrigidimento dell'Italia nell'era salviniana (così come le partenze dalle coste libiche erano diminuite anche per l'incertezza dell'approdo).

Oggi si fa marcia indietro per «Cancellare Salvini», come titolato a tutta pagina da *la Repubblica* poche settimane fa. Come se «cancellare Salvini» equivalesse a cancellare il problema o a garantire una permanenza civile e un futuro di benessere alle centinaia di migliaia di persone che si riverseranno sulle nostre coste. In realtà stanno riaprendo i rubinetti per questioni politiche e ideologiche senza aver prima costruito una vasca a tenuta stagna, così che i rivoli non tarderanno a spandersi incontrollati per tutta la casa.

La ricetta che il governo si appresta a varare è di fatto un «tutti dentro» – con non poche agevolazioni per chi opererà in tal senso - e vada come vada, perché l'importante non è tutelare gli immigrati e gli italiani ma «cancellare Salvini». Il quale se la sta già ridendo e segretamente ringrazia Pd e sardine per questo inaspettato assist politico ed elettorale. Che tanto degli immigrati che moriranno in mare e di quelli che finiranno a fare la fame o prede della malavita mi sembra di capire che importi a nessuno.

L'AFFRONTO DI ETRO IN DIRETTA TV

Le mani sporche di sangue del brigatista da talk show

di **Paolo Guzzanti**

VERGOGNA Raimondo Etro allontanato da Giletti

Non l'avevo visto ma poi, raggiunto dai commenti sono andato sul sito *Dagospia* e ho guardato questo episodio televisivo torbido e purtroppo così autenticamente italiano, andato in onda domenica sera nella trasmissione di Giletti. C'era un tizio, ex brigatista rosso, di nome (...)

segue a pagina **10**

■ Sul tavolo c'è la proposta di cancellare i decreti sicurezza. Tra le novità la riduzione dei tempi per il rilascio della cittadinanza e il diritto all'iscrizione nell'anagrafe per i richiedenti asilo. Allo studio l'estensione dei casi per il rilascio dei permessi di soggiorno. E la cancellazione di ogni forma di regolamentazione per le Ong. Spariscono le sanzioni e la confisca delle navi.

servizi da pagina **2** a pagina **4**

IN CERCA DI UN'ALTRA MAGGIORANZA

Renzi vinavil: «Se cade Conte niente urne, nuovo governo»

di **Laura Cesaretti**

■ Matteo Renzi non ha dubbi: «Le elezioni non ci saranno per mesi, dopo il referendum di marzo vanno rifatti i collegi e dunque servono tempi tecnici. Per cui, se cade il governo Conte bis, ci sarà un nuovo governo. Non le elezioni». E poi denuncia: «Da giorni, molti nostri senatori sono avvicinati da inviti a lasciare Italia Viva. Alcuni di loro sono già stati indicati da taluni media come pronti alla fuga e a diventare i nuovi Scilipoti» della maggioranza.

a pagina **6**

NON SOLO SRL

Fisco, appalti, cedolare secca Tutte le norme anti-impresa

Giuseppe Marino

a pagina **9**

LA UE IGNORA LE RICHIESTE DI FLESSIBILITÀ

«Col virus Italia in recessione» E l'Europa ci prende a schiaffi

di **Antonio Signorini**

■ Secondo Nomura, l'Italia entrerà in recessione nel 2020. Alla frenata di fine 2019 e alle incertezze del quadro internazionale si è aggiunta la crisi da coronavirus. Il risultato, alla fine dell'anno dovrebbe essere un Pil a -0,1%, contro un'indicazione ufficiale del governo italiano per ora ferma a +0,6%. Gualtieri a Bruxelles isolato su conti, legge di Bilancio e Mes.

a pagina **8**

all'interno

PALETTI A ZUCKERBERG

Ue a Facebook: «Web tax e più controlli»

Manuela Gatti

■ Bruxelles avvisa i gigante della rete: «Non saremo teatro di una guerra dei dati, servono più regole».

a pagina **15**

DRAMMA A PISA

Bimbo ucciso dall'air bag sul seggiolino

Tiziana Paolocci

■ Un bambino di due mesi, nel Pisano, è morto in seguito all'esplosione del dispositivo.

a pagina **16**

IL DIBATTITO DOPO LE PAROLE DI SALVINI

L'aborto come contraccettivo fa orrore perfino alla sinistra

di **Felice Manti**

«Quando si parla dell'aborto ci sono tre diritti in competizione tra di loro. Il diritto della donna a non essere sacrificata nella cura dei figli che non vuole, il diritto della società a esercitare il controllo delle nascite e il diritto fondamentale del concepito Un diritto di nascita sul quale, secondo me, non si può transigere». A dirlo in un'intervista al *Corriere della sera* (...)

segue a pagina **10**

LA SCOPERTA

«Ecco l'altare di Romolo» Roma riparte dal suo mito

di **Andrea Cuomo**

a pagina **17**

L'IDEA DEL GOVERNO GIALLOROSSO

Asilo dell'obbligo dai 3 anni ma mancano le scuole

di **Eleonora Barbieri**

La possibilità che la scuola dell'infanzia diventi obbligatoria, come suggerito in questi giorni da alcuni progetti del governo, sarebbe, da un lato, una conquista; anche se, dall'altro, apparirebbe come una forzatura. Il fatto che i bambini italiani siano obbligati ad andare a scuola fin dai tre anni, e non più dai sei significherebbe, infatti, una novità clamorosa, in termini (...)

segue a pagina **8**

PONZI SpA
INFOPROVIDING NPL e UTP
Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi
Francesco Ponzi ceo Ponzi SpA
MILANO ROMA
ponzi.com
ponzionline.info
ponzinvestigazioni.com
Numero Verde 800-013458

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46) - ART. 1 C. 1 DCB-MILANO

1.994.000 Lettori (Audipress 2019/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 65 - Numero 41

QN Anno 21 - Numero 48

IL GIORNO

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

MARTEDÌ 18 febbraio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870
INSTANT CEREALS

In Lombardia crescono i papà indigenti

Non riusciva a pagare l'assegno per il figlio: padre separato si uccide

A.Gianni alle pagine **2** e **3**

La ragazza arbitro aggredita

«È assurdo nessuno mi ha aiutato»

Crisafulli a pagina **18**

ristora
INSTANT DRINKS

È un inverno torrido, allarme siccità

Temperature di quasi due gradi sopra la media. Raccolti a rischio. Gli agricoltori ora puntano su colture esotiche

Farruggia alle pagine **4** e **5**

Cambiamenti climatici

La follia di chi nega la catastrofe

Marco Buticchi

Dove sono andati i tempi di una volta, o per Giunone», cantava de Andrè nelle sue ballate. Che cosa direbbe oggi, che neppure ci si può appigliare più ai luoghi comuni. Un tempo, infatti, appena il clima si abbandonava a qualche bizza, si malediceva il governo ladro e il fatto che non esistessero più le mezze stagioni. Adesso non ci sono più neppure quelle intere e tutto sembra andare a ramengo: pesci tropicali nel Mare Nostrum, lumache che si risvegliano dal letargo a febbraio, carenza d'olio d'oliva, d'api, e litorali divorati dall'erosione. Consolatevi, però: prima o poi arriverà una bella bomba d'acqua a cancellare secoli di storia.

Continua a pagina **4**

PISA, NEONATO MUORE IN UN INCIDENTE: ERA NELL'OVETTO SUL SEDILE ANTERIORE È STATO FATALE LO SCOPPIO DEL CUSCINO DI SICUREZZA DOPO UN TAMPONAMENTO

Casini a pagina **8**

AIRBAG KILLER BIMBI IN AUTO ECCO LA GUIDA

Nella foto d'archivio una bimba sul seggiolino

DALLE CITTÀ

Milano

Spazi in Galleria asta record Dior sborsa 5 milioni

Mingola nelle **Cronache**

Milano

Il re del botox: «Io indagato? Colpa dell'invidia»

Lazzari nelle **Cronache**

Milano

La madre morì con i gemelli: medici assolti

Giorgi nelle **Cronache**

I suoi arazzi sotto la volta di Michelangelo

Raffaello torna nella Cappella Sistina

Walch a pagina **27**

Guerra tra première dames, sgarbo a Hollande

Eliseo per sole amiche Brigitte lascia fuori Julie

Ponchia a pagina **12**

Periferie

NAPOLI Scampia, al via la demolizione dell'ecomostro. Rimarrà solo la Vela Azzurra, a futura memoria

Adriana Pollice pagina 7

Culture

GEOGRAFIE INDISCIPLINATE La forza del paesaggio. Da Rancière alle «Giornate di studi» di Treviso

Di Salvo, Assennato pagine 14 e 15

Visioni

KILUANJI KIA HENDA Intervista all'artista angolano, la sua mostra personale è al Man di Nuoro fino al primo marzo

Manuela De Leonardis pagina 16

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 18 FEBBRAIO 2020 – ANNO L – N° 42 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Decreti sicurezza, Conte e Lamorgese al tavolo negoziale governativo foto Attili/Ufficio stampa palazzo Chigi/Ansa

Il governo prova finalmente a cambiare i decreti sicurezza. E nonostante le resistenze del M5S nella maggioranza ci sarebbe l'accordo per cancellare le supermulte alle ong e ripristinare il sistema Sprar. Sì anche all'iscrizione all'anagrafe per i richiedenti asilo pagina 2

LA BARZELLETTA DELL'EMBARGO DI ARMI

TOMMASO DI FRANCESCO

Dopo il consiglio dei ministri degli esteri dell'Ue sulla Libia, Luigi Di Maio si è detto contento: «Abbiamo trovato l'accordo per una missione che blocchi il flusso di armi; l'Ue si impegna con una missione navale, aerea e con disponibilità anche terrestre, per bloccare l'ingresso delle armi». Un annuncio sul quale pesano però le profonde divisioni europee sull'accoglienza dei migranti - da parte di Austria e Ungheria e non solo-, al punto che Di Maio si è affrettato ad aggiungere: «Se l'embargo stimolerà le partenze lo bloccheremo». Come a dire che se il blocco delle armi non sia mai funzionasse e ne «approfittassero» i profughi disperati, allora meglio che la guerra continui. Sull'accordo pesa inoltre la forte incredulità delle Nazioni unite che, con Stephanie Williams, vice dell'inviato speciale Onu Ghassan Salamè, ha dichiarato che «l'embargo sulle armi in Libia è una barzelletta», segnalando 150 violazioni della tregua. Perché al colto e al profano una cosa è chiara: se si vuole davvero avviare un embargo di armi alla Libia, in guerra intestina tra fazioni eredi del disastro della guerra Nato del 2011 prima e poi del conflitto per procura - vista la quantità di interessi e di Stati coinvolti - tra il governo «riconosciuto» di al Serraj a Tripoli e quello della Cirenaica del generale Haftar, quel che si deve concretamente fare è bloccare l'export di armi verso il Paese in guerra.

— segue a pagina 2 —

REGIONALI CAMPANE

I 5 Stelle lanciano Sergio Costa

La capogruppo dei 5 Stelle in regione, Valeria Ciarambino, dà una scossa alla campagna elettorale per le regionali campane: «La mia terra è più importante delle mie ambizioni, è essenziale riuscire a parlare anche a quei cittadini che non si riconoscono nel movimento. C'è una persona più capace di me di parlare a tutti, Sergio Costa». Una scelta che toglie i 5S dall'angolo e lancia la palla nel campo del Pd: il ministro dell'ambiente dialoga con i dem e piace anche a Leu.

Per ora il Pd campano conferma che il candidato è l'attuale presidente della regione, Vincenzo De Luca. Ma è un punto di partenza, si ripete. Anche perché con il nome del governatore il confronto con i 5S per un'alleanza è impossibile. Ma per fare la prossima mossa i dem aspettano le elezioni suppletive. **POLLICE A PAGINA 5**

GOVERNO

Sfida a Conte, Renzi alza la posta

Ad abbassare i toni Renzi non ci pensa per niente. Al contrario dal Pakistan va giù durissimo. «Io non voglio andare alle elezioni. Se cade il Conte bis ci sarà un nuovo governo, non le elezioni», scrive nella sua enews. Ma quel governo secondo l'ex premier non sarà un Conte ter. **COLOMBO A PAGINA 4**

CORONAVIRUS

Sulla Diamond Princess 454 positivi ai test

La nave da crociera detiene il maggior numero di contagiati fuori dalla Cina. A Pechino, intanto, Xi affronta un momento delicato per le accuse di ritardo nella comunicazione del virus e per l'attivismo di giornalisti e avvocati nel documentare le difficili situazioni degli ospedali cinesi

CAPOCCI, PIERANNI A PAGINA 10

Primarie Usa

Quanto piace ai dem il patrimonio di Bloomberg

FABRIZIO TONELLO

Un lavoratore medio americano dovrebbe lavorare 1,5 milioni di anni per accumulare il patrimonio di Michael Bloomberg. Anzi: supponendo che consumi metà del suo reddito per mangiare, coprirsi e avere un tetto, dovrebbe far lavorare anche sua moglie.

— segue a pagina 11 —

PORTO DI GENOVA

Attracca la Bahri Yanbu Proteste e polemiche

Il cargo saudita con le armi per la guerra in Yemen è attraccato in anticipo al porto di Genova. Presidio della sinistra e di Amnesty contro il governo che ha permesso l'approdo «aggirando la legge». I camalli del Calp volevano astenersi dal lavoro ma «l'obiezione di coscienza con ci copriva, la Cgil doveva proclamare lo sciopero» **VALOTI A PAGINA 8**

Piano per il Sud

Buone intenzioni ma senza aprire i cordoni della borsa

LUIGI PANDOLFI

Se il Sud è un'emergenza nazionale, ci vuole un piano per il Sud. Ottima idea quella del ministro Provenzano. Con quest'ultimo piano cambia qualcosa? Sorvolando sulla copertina che, inspiegabilmente, ritrae il golfo di Trieste, l'incipit è condivisibile.

— segue a pagina 19 —

APPELLO DI 400 DOCENTI

«L'università è tossica, liberare saperi e ricerca»

Un appello firmato da più di 400 docenti critica la gestione aziendalista degli atenei, il sistema kafkiano della valutazione che trasforma in imprenditori di se stessi e chiede un cambiamento radicale dell'università. E a giugno a Roma promuove un incontro in occasione del vertice sul processo di Bologna

ROBERTO CICCARELLI A PAGINA 6

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipa/CRM/23/2103

CIRO AMODIO il fresco quotidiano www.ciroamodio.it

IL MATTINO

CIRO AMODIO il fresco quotidiano www.ciroamodio.it

€ 1,20 ANNO CXXVIII-N° 48 ITALIA

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COMM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Martedì 18 Febbraio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DESPAR", EURO 1,20

Le inchieste del Mattino

Anoressia, strage silenziosa tremila morti all'anno In crescita i maschi malati

Lucilla Vazza

Ogni anno un esercito silenzioso di 3mila persone scompare nell'indifferenza generale. L'anoressia rappresenta la seconda causa di morte tra i 12 e 25 anni, ma nessuno sembra preoccuparsene. C'è voluto il grido di dolore dei genitori del ventenne piemontese, Lorenzo Seminatore (nella foto), per riaccendere i riflettori su questa tragedia silenziosa. Eppure si stima che in Italia siano più di 3 milioni e mezzo le persone affette da disturbi alimentari con 8.500 nuovi casi ogni anno. A pag. 9

Giustizia, il Pd apre a Renzi

▸Resta alta la tensione tra Conte e Italia Viva. Ma i democrat: rivediamo la prescrizione Decreti Salvini, governo diviso. Abolizione rinviata dopo lo stop del M5S: solo modifiche

L'analisi

IL COSTO DI SMANTELLARE LA STRETTA SULLA SICUREZZA

Carlo Nordio

Non sappiamo, allo stato, quale sarà il testo definitivo della riforma del Decreto-sicurezza presentato dal ministro Lamorgese. Pare che, oltre a recepire le osservazioni del Presidente Mattarella intenda modificare la disciplina delle iscrizioni all'anagrafe dei migranti, ampliare i permessi umanitari e i criteri di ingresso. Per il resto, a parte la riduzione di alcune pene, dovrebbe rimanere immutato.

Come quasi tutta la legislazione sull'immigrazione, anche il Salvini-bis era stato, più che altro, uno stendardo simbolico. Chiunque abbia trattato nelle aule giudiziarie, nelle Prefetture e nelle Questure questo fenomeno, sa infatti perfettamente che i problemi non nascono dalla carenza, o dall'eccesso di leggi, ma dalla loro mancata applicazione, e che la gestione dei flussi irregolari dipende da due fattori: gli accordi con gli stati rivieraschi (e i soci europei), e la predisposizione di risorse materiali per l'accoglimento di chi ne ha diritto e l'espulsione di ne è privo. La legge Turco-Napolitano, vecchia di vent'anni e firmata da due autorevoli esponenti della sinistra, disciplinava con chiarezza queste situazioni.

Continua a pag.39

Dal Giglio al virus: due capitani

Gennaro Arma (a sinistra) e Francesco Schettino (a destra)

Gennaro, l'anti-Schettino e il riscatto di Sorrento

Guasco a pag. 6. Mautone e servizi alle pagg. 6 e 7

Conti, Pirone, Pucci e servizi da pag. 2 a 4

Il focus/1

Le 400 poltrone di Stato: la vera sfida tra i partiti

Nando Santonastaso

Il vero collante del governo, almeno a breve termine, sono le 400 nomine di manager di Stato. Alle pagg. 4 e 5

Il focus/2

Migranti meno sbarchi più irregolari

Gigi Di Fiore

In vista della revisione del decreto sicurezza il bilancio parla di meno sbarchi ma più irregolari. A pag. 3

Le interviste del Mattino

La "sardina" Santori: «De Luca è divisivo De Magistris? Non so»

«Nulla contro il governatore, riporto i sentori locali Non sono di Napoli, non giudico l'amministrazione»

Adolfo Pappalardo

«È venuto il momento di strutturarci», dice Mattia Santori, 33enne fondatore delle Sardine. E sulle regionali in Campania avverte: «Nulla contro De Luca, però è un nome che non unisce il centrosinistra. Anzi divide». Ma sul sindaco de Magistris non si esprime: «Non sono di Napoli, non giudico l'amministrazione». A pag. 5

L'analisi

I giovani politici improvvisati ma non troppo

Massimo Adinolfi

Su de Magistris Mattia Santori, uno dei leader delle Sardine non sa rispondere. Continua a pag. 39

L'anniversario

Non trattate De André da santino

Federico Vacalebre

Fabrizio De André, che oggi non ha compiuto 80 anni, perché se n'è andato prima, l'11 gennaio 1999, a quasi 59 anni. Fabrizio De André, rimpianto come Pasolini, come una coscienza critica che sarebbe stata preziosa soprattutto in questi tempi senza coscienza critica. Continua a pag. 39

Il fenomeno

Achille Lauro la guerra tra le major

Achille Lauro, dopo aver lasciato il segno al festival di Sanremo con le sue performance, diventa Chief Creative Director di Elektra Records-Warner Music Italy, leggendaria etichetta che ha lanciato e accompagnato AC/DC, Queen e The Doors, primo artista in Italia ad avere un ruolo creativo in una music company multinazionale. Ma la Sony Music avverte: « Achille Lauro ha un contratto di esclusiva con noi per ogni sua pubblicazione discografica».

Gentile a pag. 14

Allenamenti forzati: «Brescia una trappola»

Il "gattusismo" non fa sconti anche Allan torna a correre

Pino Taormina

Gattuso ripete, riferendosi alla gara di venerdì sera a Brescia: non è la prima volta che mi deludete, questa volta non ve lo perdonerò. Cosa ci sia dietro la minaccia, lo sa solo Ringhio. Ma il Gattusismo non fa sconti. E così anche Allan torna a correre. Gattuso ha osservato con attenzione il lavoro in solitario svolto domenica mattina e ne ha apprezzato l'impegno: quei sette chilometri di corsa sono la prima risposta che si attendeva dal brasiliano. A pag. 16

Dal Chelsea alla Juve

Se nessuno (tranne Napoli) capisce Sarri

La vita di Sarri adesso va così: le esequie del sarrismo sembrano non finire più. Si divertono in troppi, persino a Torino. Lui prova a scherzarci su ma in fondo il suo destino è quello di essere incompreso.

Taormina a pag. 18

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 18/02/20 ----
Time: 18/02/20 00:12

-MSGR - 01_NAZIONALE - I - 18/02/20-N:

Il Messaggero

€ 1,40* ANNO 142 - N° 48 ITALIA

Sped. in A.P. D.L.353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE

Martedì 18 Febbraio 2020 • S. Simone vescovo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'evento
La Cappella Sistina come 500 anni fa tornano gli arazzi di Raffaello
Giansoldati a pag. 19

La scoperta
Romolo, trovato al Foro romano il sepolcro del "primo re"
Larcan pag. 23

L'intervista
«Lo scudetto alla Lazio? Sono in tanti a tifare per noi»
Moretti nello Sport

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

Il consenso del Paese

Smantellare la stretta ha un costo assai salato

Carlo Nordio

Non sappiamo, allo stato, quale sarà il testo definitivo della riforma del Decreto-sicurezza presentato dal ministro Lamorgese. Pare che, oltre a recepire le osservazioni del Presidente Mattarella intenda modificare la disciplina delle iscrizioni all'anagrafe dei migranti, ampliare i permessi umanitari e i criteri di ingresso. Per il resto, a parte la riduzione di alcune pene, dovrebbe rimanere immutato.

Come quasi tutta la legislazione sull'immigrazione, anche il Salvini-bis era stato, più che altro, uno stendardo simbolico. Chiunque abbia trattato nelle aule giudiziarie, nelle Prefetture e nelle Questure questo fenomeno, sa infatti perfettamente che i problemi non nascono dalla carenza, o dall'eccesso di leggi, ma dalla loro mancata applicazione, e che la gestione dei flussi irregolari dipende da due fattori: gli accordi con gli stati rivieraschi (e i soci europei), e la predisposizione di risorse materiali per l'accoglimento di chi ne ha diritto e l'espulsione di ne è privo.

La legge Turco-Napolitano, vecchia di vent'anni e firmata da due autorevoli esponenti della sinistra, disciplinava con chiarezza queste situazioni: in Italia si entra con il permesso; chi non ce l'ha è respinto alla frontiera; chi resta in Italia nonostante l'espulsione viene processato e condannato.

Continua a pag. 28

Decreti Salvini, governo spaccato

▶Sicurezza e migranti, rinvio dopo l'altolà M5S: stop all'abolizione, ma solo modifiche Conte frena la revisione degli accordi con la Libia. Prescrizione, il Pd riapre la trattativa

ROMA Governo spaccato, rinvio sui decreti Sicurezza. **Conti, Errante, Gentili, Pollio** e **Pucci** alle pag. 2, 3 e 4

L'uomo vive in Florida: trasferito con gli americani

Un italiano tra i contagiati sulla nave La Cina: l'Oms non entri a Wuhan

Uno staff medico all'ospedale di Wuhan (foto EPA)

Cocco e Guasco alle pag. 6 e 7

I renziani pronti a correre da soli

Mina alleanze dal Veneto alla Campania M5S schiera Costa e apre un caso nel Pd

Simone Canettieri

Le elezioni regionali come una partita di risiko. Matteo Renzi sta posizionando tutti i suoi carri armati: Veneto, Puglia e forse anche Toscana e Campania. Sfide che Italia Viva è pronta a giocarsi da sola, con un proprio candidato. M5S lancia il ministro Costa in Campania e crea un caso con il Pd.

A pag. 5

Un anno di Reddito spesi 4 miliardi ma lavoro per pochi

▶Non decolla il collocamento: appena 39 mila occupati. Nel 2020 spinta al Pil solo dello 0,15%

Andrea Bassi e Francesco Bisozzi

In un anno sono stati 39 mila i beneficiari del reddito di cittadinanza che finora hanno ottenuto un contratto di lavoro su un totale di 908 mila persone considerate "attivabili". Non sono molte: circa il 2 per cento del totale dei sussidiati e meno del 5 per cento degli "arruolabili". *A pag. 9*

Pirone a pag. 9

Caso Autostrade

Vertice al Tesoro con i fondi esteri

Roberta Amoruso

Autostrade, i fondi esteri al Tesoro: «La revoca sarebbe un danno grave per tutti». *A pag. 16*

Lucia Gargano dai pm. Un altro legale andò da Spada

L'avvocata del boss: non portai pizzini

Giuseppe Scarpa

Il summit mafioso di Grottaferrata con Fabrizio Piscitelli e Salvatore Casamonica. Il pranzo per trovare la pace a Ostia, tra gli Spada e il gruppo guidato da Marco Esposito detto "Barboncino". Lucia Gargano, il legale accusato dalla procura di aver partecipato a quel tavolo come rappresentante degli Spada, indagata per concorso esterno in associazione mafiosa, ha fornito la sua versione ai magistrati. «Si sarebbe trattato di un pranzo del tutto casuale, io non ho portato nessun messaggio».

A pag. 10

Dispositivo non disattivato

Due mesi, ucciso dall'airbag per il tamponamento a catena

ROMA Era nell'ovetto, posizionato nel sedile anteriore dell'auto. Il papà ha tamponato e l'airbag è esploso: non era disattivato ed è esploso. Così è morto domenica a Pisa un neonato di 2 mesi, a seguito di un incidente che ha provocato anche il ferimento del fratellino di 2 anni, seduto sul sedile posteriore insieme alla madre.

Desiderio a pag. 12

ACQUARIO. IL BELLO DEVE ARRIVARE

IL GIORNO DI BRANKO

Buongiorno, Acquario! La vostra umanità è nota alle stelle dai tempi antichi, furono i Babilonesi a dare il nome al vostro segno e anche il simbolo: un uomo che travasa saggezza...

Il carattere vi porta a voler fare sempre tutto, non sapete dire di no quando qualcuno si rivolge a voi per aiuto o assistenza, ma ora rilassatevi. Termina il mese zodiacale, ma il bello deve ancora arrivare... Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

Provano a rubargli l'auto, urla strazianti: un fornaio lo salva

Roma all'alba, assalto al tassista

Alessandra Camilletti e Alessia Marani

«Aiutateme, aiutateme... mi stanno a ruba' la macchina». Andrea P., 47 anni, tassista da diciotto e padre di due bambini di 6 e 13 anni, si dispera. Porta le mani sulla testa, cerca di avvicinarsi al folle ubriaco, un giovane ecuadoregno che aveva caricato mezz'ora prima insieme ad altre tre persone sulla Casilina, per farlo desistere, ma quello gli sferra pugni e calci, gli dice "adesso t'ammazzo". È stato salvato dall'intervento di un fornaio.

A pag. 11

Svolta nella Marina Militare

Chiara, due passi negli abissi È la prima donna palombara

ROMA Che l'acqua sarebbe stata il suo destino lo si era capito quando aveva appena 5 anni e già imparava a galleggiare in piscina. Oggi il Comune di seconda classe Chiara Giamundo di anni ne ha 23 ed ha scritto un pezzo di storia. È proprio lei la prima donna palombara della Marina Militare.

Pierini a pag. 13

* € 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 Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50

-TRX IL:17/02/20 22:57-NOTE:

1.994.000 Lettori (Audipress 2019/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 135 - Numero 41

QN Anno 21 - Numero 48

il Resto del Carlino

MARTEDÌ 18 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN 1870
INSTANT CEREALS

Dossier videosorveglianza in Emilia Romagna e Marche

Le telecamere ci spiano «Ma siamo più sicuri»

A. Del Prete e commento di Boni alle pagine 4 e 5

ristora
INSTANT DRINKS

È un inverno torrido, allarme siccità

Temperature di quasi due gradi sopra la media. Raccolti a rischio. Gli agricoltori ora puntano su colture esotiche

Farruggia alle pagine 2 e 3

Cambiamenti climatici

La follia di chi nega la catastrofe

Marco Buticchi

Dove sono andati i tempi di una volta, o per Giunone», cantava de Andrè nelle sue ballate. Che cosa direbbe oggi, che neppure ci si può appigliare più ai luoghi comuni. Un tempo, infatti, appena il clima si abbandonava a qualche bizza, si malediceva il governo ladro e il fatto che non esistessero più le mezze stagioni. Adesso non ci sono più neppure quelle intere e tutto sembra andare a ramengo: pesci tropicali nel Mare Nostrum, lumache che si risvegliano dal letargo a febbraio, carenza d'olio d'oliva, d'api, e litorali divorati dall'erosione. Consolatevi, però: prima o poi arriverà una bella bomba d'acqua a cancellare secoli di storia.

Continua a pagina 2

PISA, NEONATO MUORE IN UN INCIDENTE: ERA NELL'OVETTO SUL SEDILE ANTERIORE È STATO FATALE LO SCOPPIO DEL CUSCINO DI SICUREZZA DOPO UN TAMPONAMENTO

Casini a pagina 8

AIRBAG KILLER BIMBI IN AUTO ECCO LA GUIDA

Nella foto d'archivio una bimba sul seggiolino

DALLE CITTÀ

Bologna, tragedia al Savena

È morta l'anziana accoltellata dal figlio in casa

Tempera in Cronaca

Il ricercatore arrestato in Egitto

Cinquemila in corteo: «Zaky va liberato subito»

Servizi a pag. 17 e in Cronaca

Bologna, la squadra di Merola

Rimpasto di giunta Entrano Mazzanti e Gaggioli

Rosato in Cronaca

I suoi arazzi sotto la volta di Michelangelo

Raffaello torna nella Cappella Sistina

Walch a pagina 27

Guerra tra première dames, sgarbo a Hollande

Eliseo per sole amiche Brigitte lascia fuori Julie

Ponchia a pagina 10

MILFA
LA RISTORAZIONE È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

MARTEDÌ 18 FEBBRAIO 2020

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 41, 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

MILFA
LA RISTORAZIONE È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

LA CRISI DEI BLUCERCHIATI

Samp, contatto Ferrero-Fiorani In gioco la società e i cinema

BASSO / PAGINE 34 E 35

IL DUO MUSICALE ESPLOSO GRAZIE AL WEB

Benji & Fede si dicono addio con un libro e il live all'Arena

CABONA / PAGINA 30

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 6
Economia-Marittimo	Pagina 10
Genova	Pagina 13
Cinema/Tv	Pagine 28/29
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 39

ITALIA VIVA SI METTE DI TRAVERSO ANCHE SUI DECRETI SICUREZZA

L'idea di Renzi e Salvini «Se cade il Conte bis sì al governo di scopo»

Servirebbe a ridisegnare i collegi elettorali dopo il referendum di marzo

IL COMMENTO

LA STRATEGIA CONVERGENTE DEI DUE MATTEO

Per prevedere le mosse di Salvini, c'è un trucco elementare ma infallibile: basta seguire gli indizi che semina il suo braccio destro Giorgetti. All'inizio danno talvolta l'impressione di seguire strade diverse; alla fine i due puntualmente si ritrovano allo stesso crocevia. Così è accaduto pure sul cosiddetto "governo di scopo": erano settimane che Giorgetti andava teorizzando qualcosa di parecchio simile. Vale a dire un esecutivo diverso da quello attuale, incaricato di riportarci alle urne dopo aver fatto le due-tre cose necessarie per mettere in sicurezza l'Italia. In quel caso, aveva lasciato intendere, magari la Lega non si metterebbe di traverso e contribuirebbe a creare le condizioni politico-istituzionali per un percorso ordinato verso le urne.

SEGUE / PAGINA 3

Nello scontro politico tra i renziani e la maggioranza giallorossa divampa una voce che allarma Pd e M5S: ci sarebbe un accordo segreto tra Renzi e Salvini per far cadere l'esecutivo Conte e dare vita a un governo di scopo che serva a ridisegnare i collegi elettorali dopo il referendum di marzo sul taglio dei parlamentari. Peraltro, Italia Viva fa interdizione anche sui decreti sicurezza e insiste sul Memorandum per la Libia (mentre l'Ue trova l'accordo per l'embargo mettendo in campo aerei e satelliti). La ministra renziana Elena Bonetti attacca: «Avanti soltanto se avremo la forza di realizzare interventi significativi, la mera sopravvivenza non serve a nessuno».

GLI ARTICOLI / PAGINE 2-5

L'INTERVISTA

Marco Zatterin

Patuanelli: «Sconti Ires e quattro miliardi per rilanciare il green»

Stefano Patuanelli, ministro per lo Sviluppo economico, prevede che l'effetto coronavirus, in Italia, produrrà una congiuntura piatta nel 2020. La sua carta, per invertire la tendenza, è il Piano Crescita e Sviluppo: investimenti verdi, taglio dell'Ires alle imprese che tornano dalla Cina, 500 milioni da stanziare contro il virus, e incentivi per energia, edilizia e automotive.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

ROLLI

OGGI NEL PONENTE SPEGNERANNO LE LUCI PER MEZZ'ORA

Negozi al buio a Genova «Tanti guai, nessun aiuto»

IL CASO

Intesa vuole Ubi, un'operazione da 4,9 miliardi

Offerta pubblica di Intesa Sanpaolo per Ubi Banca. L'annuncio nella notte. L'obiettivo è creare un istituto di credito capace di concorrere sui mercati europei: un'operazione da 4,9 miliardi. SERVIZIO / PAGINA 10

Non sarà una "serrata", ma le insegne dei negozi si spegneranno, una ad una, per quasi quindici chilometri di città e, se aderiranno tutte, 700 attività. Da via Cantore a Sampierdarena a Cornigliano, Sestri Ponente, Pegli, Pra' e Voltri. Dalle 18.15 alle 18.45. Mezz'ora appena, ma abbastanza per far riflettere. I commercianti del Ponente hanno deciso di accenderlo così, con il buio, il faro sulle condizioni del commercio nelle delegazioni dell'ovest cittadino. E. ROSSI / PAGINA 13

Virus, stop alle regate in Cina Le World Series virano in Liguria

L'allarme virus dirotta su Genova le World Series di vela GAMBARO / PAGINA 38

PARLA NARDINI, ALLIEVO UFFICIALE DI LAVAGNA

Eloisa Moretti Clementi

«Il nemico da vincere sulla Diamond è soprattutto la paura»

Andrea Nardini, di Lavagna, allievo ufficiale a bordo della Diamond Princess, racconta la sua odissea in quarantena. L'ARTICOLO / PAGINA 7

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova • Corso Buenos Aires 81 r

BUONGIORNO

Noi siamo noi

Quasi otto anni fa - i suoi ancora non erano entrati nella scatoletta di tonno - Beppe Grillo confessò un sogno: «Un premier di trent'anni che va a lavorare in bicicletta, e non con l'auto blu». Arrivò poi un vicepremier che trent'anni li aveva ma la bicicletta no. Pazienza. Ma intanto Grillo rapiva le piazze con la prospettiva di bucolica onestà di una nuova classe dirigente popolare e popolana, allergica ai privilegi di casta e dunque, anzitutto, «basta auto blu» (gennaio 2013) e «via le auto blu» (febbraio 2013). E non erano fantasticherie: nel marzo del 2018, Roberto Fico arrivò in treno da Napoli per affrontare il suo primo giorno da presidente della Camera, e alla stazione Termini salì su un autobus diretto a Montecitorio. Questo giornale si augurò che, da ragazzo intelligente, Fico avrebbe presto compreso che gli uomini di Stato vanno protetti, anche con un'auto blu, perché se si colpisce un uomo di Stato si colpisce tutto lo Stato, e se lo Stato non difende lo statista, lo Stato non esiste. Fico lo comprese subito, al punto da applicarlo in modo estensivo prestando la sua auto blu a Grillo perché fosse comodamente condotto al ministero di Bonafede. Il cerchio s'è infine chiuso l'altro giorno, quando i ministri stellati sono arrivati alla manifestazione contro i privilegi di casta (vitalizi) accompagnati da privilegi di casta (auto blu). Ragioni di sicurezza, hanno detto. Perfetto. Impeccabile. Ci stiamo arrivando a dire le cose dal lato più irrimediabile, antipatico e onesto, e si sottolinea onesto, come le avrebbe dette Sordi ispirato dal Belli: perché noi siamo noi, e voi non siete un... —

EMPIRE
PALESTRA & FITNESS CLUB
249€ ABBONAMENTO ANNUALE
149€ ABBONAMENTO SEMESTRALE
ALL INCLUSIVE
VIENI A TROVARCI IN VIA FIESCHI 63R - GENOVA

€ 2 in Italia — Martedì 18 Febbraio 2020 — Anno 156°, Numero 48 — ilsole24ore.com

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

Immobili
Bonus facciate, Italia divisa in due sulla definizione delle aree ammesse
Enrico Bronzo — a pagina 25

Telefisco 2020
Forfait, scontrini e Iva: domani i chiarimenti degli esperti
— a 0,5 euro oltre al quotidiano

Goodbye season changes!
BluEarth-4S AE01

YOKOHAMA
www.yokohama.it

FTSE MIB 25120,54 +1,02% | SPREAD BUND 10Y 131,90 +0,20 | €/$ 1,0835 -0,06% | BRENT DTD 58,18 +0,36% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

Intesa lancia l'offerta per Ubi Banca

IL RISIKO DEL CREDITO

L'Istituto guidato da Messina lancia un'Offerta pubblica di scambio volontaria

Per ogni 10 azioni Ubi Banca corrisposte 17 azioni di nuova emissione, premio al 27,6%

Edizione chiusa in redazione alle 24,00

Banca Intesa lancia un'offerta pubblica di scambio su Ubi Banca. Nel giorno in cui il top manager di Ubi, Victor Massiah ha presentato il piano industriale al 2022 con duemila esuberi e un taglio dei costi operativi del 6%, il gruppo Intesa Sanpaolo guidato da Carlo Messina ha dato fuoco alle polveri e fatto la prima mossa del risiko bancario. Secondo il comunicato di Intesa, si tratta di un'offerta pubblica di scambio volontaria totalitaria con un premio del 27,6% rispetto al prezzo ufficiale.
Dani e Ferrando — alle pagg. 3 e 15

LA BORSA DI MILANO OLTRE 25MILA PUNTI

Il Pil ristagna ma è boom per i dividendi globali Record a Piazza Affari

Maximilian Cellino — a pag. 3

Al top. Ieri la Borsa Milano è stata la migliore in Europa chiudendo con un rialzo dello 0,8%. Bene i titoli bancari, Nexi e Pirelli

Governo, non decolla l'Agenda per il 2023 Scontro sul Milleproroghe

POLITICA

Atteso al voto oggi in Aula, il decreto omnibus è stato rinviato in commissione

Confronto su giustizia, pensioni, nuova Irpef, reddito di cittadinanza e investimenti

Dal decreto Milleproroghe alla giustizia, dalla pensioni alla nuova Irpef, dal reddito di cittadinanza agli investimenti per lo sviluppo e al Green New Deal, dalle semplificazioni al nodo della revoca delle concessioni autostradali: nelle ultime settimane, sui provvedimenti all'esame del Parlamento come ai tavoli negoziali di Agenda 2023 voluti dal premier Giuseppe Conte, l'intesa nella maggioranza si mostra difficile da raggiungere e il refrain che continua ad echeggiare negli incontri di governo è quello del rinvio. E la frenata dell'economia, in Italia come in Europa, rende ancora più in salita la faticosa strada per trovare la quadra all'interno della maggioranza. Ieri è stato scontro fino alla fine sul Milleproroghe, diventuto ormai un vero e proprio decreto omnibus: atteso al voto di fiducia oggi in aula alla Camera, è stato invece rinviato in Commissione.
— Servizi a pagina 4 e 5

9 euro
Dalla proposta della maggioranza di Governo per il salario minimo è stato tolto il riferimento iniziale al 9 euro lordi l'ora da applicare a tutti i contratti di lavoro

Lavoro
Salario minimo: il Pd frena, i 5 Stelle scendono da 9 a 7,8 euro
Giorgio Pogliotti — a pag. 5

OGGI LO SPECIALE CON IL SOLE 24 ORE

La capitale della moda. A Milano 200 sfilate fino a lunedì prossimo

Al via le sfilate, vetrina della filiera da 90 miliardi

Da oggi al 24 febbraio Milano ospita circa 200 appuntamenti sulle passerelle, accanto a fiere e mostre, palcoscenico di una filiera tessile-moda che nel 2019 ha superato i 90 miliardi, con un export a +6,2% e alla quale è dedicato lo speciale di 32 pagine allegato al quotidiano.
Giulia Crivelli — a pag. 10

PANORAMA

EMERGENZA CORONAVIRUS

Già bloccati contratti per 16 miliardi $ La Banca centrale cinese taglia i tassi

La Banca centrale cinese ha immesso liquidità con una linea di credito da 30 miliardi di dollari a un tasso del 3,15% (ribassato dal 3,25%) per allentare le pressioni sulle imprese, provate dagli effetti del coronavirus. Intanto sono già oltre 1.600 i certificati di causa di forza maggiore, per un valore di quasi 16 miliardi di dollari. — a pagina 2

AUMENTI DELL'IVA E VIRUS

L'economia del Giappone sull'orlo della recessione

Momento buio per l'economia giapponese, entrata in una spirale che vede il Pil del terzo trimestre in caduta del 6,3%. Due le cause essenziali: l'aumento dell'Iva che ha gelato i consumi interni e ora l'impatto del coronavirus. — a pagina 22

ANNIVERSARI

PININFARINA REGALÒ LA BELLEZZA ALL'AUTO

Valerio Castronovo — a pag. 20

MERCI NEL RETROPORTO

Logistica, contesa ligure tra Alessandria e Piacenza

I poli logistici di Alessandria e Piacenza hanno acceso una contesa su chi deve diventare sede del retroporto che gestisce le merci di Genova, La Spezia e Savona-Vado. Intanto un nuovo treno merci collega Genova al polo emiliano. — a pagina 11

OIL&GAS

Ravenna, a rischio 3mila posti nel distretto degli idrocarburi

La proroga di altri sei mesi del blocco delle trivellazioni e delle esplorazioni di petrolio e gas mette in pericolo i 3mila occupati del distretto di Ravenna. L'allarme è delle imprese del settore. — a pagina 8

Camera di Commercio Como-Lecco
Fornitore Offresi
IL SALONE INTERNAZIONALE DELLA MECCANICA D'ECCELLENZA
20-21-22 febbraio
Lariofiere Erba
400 imprese del settore meccanico altamente specializzate e migliaia di incontri business con operatori qualificati
Ingresso e parcheggio gratuiti previa registrazione sul sito:
www.fornitoreoffresi.com

Pagamenti Pa più veloci, operativi gli anticipi Cdp alle amministrazioni

ATTUATA LA MANOVRA

Fondi in una settimana, poi gli enti girano le somme ai creditori entro 15 giorni

Al via la replica dell'anticipazione di liquidità per il pagamento dei debiti verso i fornitori della Pa messa in pista da Cassa depositi e prestiti e introdotta con la manovra 2019. La misura, che serve ad accelerare i pagamenti degli enti territoriali, è operativa da ieri e consentirà l'anticipazione delle somme dovute dalla Pa al 31 dicembre 2019. Le regole per accedere allo strumento predisposto dal gruppo guidato da Fabrizio Palermo rimangono immutate e la liquidità sarà accreditata dalla Cassa in un'unica soluzione entro 7 giorni lavorativi dalla data di richiesta dell'erogazione.
Celestina Dominelli — a pag. 5

Parla Giovanni Fosti, da maggio guida Fondazione Cariplo: «Priorità alle infrastrutture sociali»

Giovanni Fosti «Cariplo sarà leva di sviluppo Intesa? La quota non si tocca»

Marco Ferrando — a pag. 13

CREDITO

Il piano Ubi al 2022: +88% per gli utili

Dopo qualche mese di ritardo Ubi Banca, guidata da Victor Massiah, ha presentato il piano triennale, che prevede un accelerazione degli utili (il saldo netto al 2022 viene indicato a 665 milioni, contro i 353 del 2019). Un risultato che verrà favorito dall'aumento atteso dalla gestione del credito con un dimezzamento delle rettifiche nette e un taglio dei costi operativi (-6%). In vista 2mila esuberi, tra prepensionamenti e uscite volontarie. E a Piazza Affari ieri il titolo Ubi è salito del 5,5%. **Luca Davi** — a pag. 15

.salute
SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Terapie, solo metà dei pazienti si cura con costanza

Federico Mereta — a pag. 29

ILSOLE24ORE.COM

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

CRASTAN 1870 INSTANT CEREALS

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Martedì 18 febbraio 2020
Anno LXXVI - Numero 48 - € 1,20
S. Geltrude Comensoli

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 • Abbinamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 – a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

ristora INSTANT DRINKS

GOVERNO APPESO A UN FILO

Renzi-Conte scontro finale Ne resterà soltanto uno

Come nel film Highlander entrambi proveranno a tagliare la testa dell'altro Ma nel 2020 non si voterà, e agli italiani resta un esecutivo che non vogliono

Il Tempo di Oshø

DI FRANCO BECHIS

La politica italiana è assai più semplice di quel che non si legga. Matteo Renzi e Giuseppe Conte personalmente non si sopportano, e se il governo attuale è in acque agitate è dovuto soprattutto a questa antipatia che forse è soprattutto distanza personale l'uno dall'altro. Naturalmente entrambi diranno che non è una questione personale, e che le discussioni riguardano temi politici e programmatici. Però non è così. Quel rapporto è nato male dal primo giorno. Perché Renzi si sente - e non ha torto - padre del governo attualmente in carica grazie al pressing fatto ai primi di agosto nei confronti di Nicola Zingaretti, e questa cosa Giuseppe Conte non gliela ha mai riconosciuta. Il premier, che a palazzo Chigi piano piano ha preso quella sicurezza di sé che non aveva fino ad abusarne, è invece convinto di avere fatto lui l'intero capolavoro, ritorcendo contro Matteo Salvini lo sgambetto che gli aveva allungato dopo i famosi giorni del Papeete. Conte quindi non solo non ha detto grazie a Renzi per avergli consentito una seconda vita, ma ha fatto pure l'offeso bacchettandolo quando questi se ne è andato come era legittimo facesse dal Pd fondando Italia Viva. Il presidente del Consiglio non ha mai invitato né incontrato Renzi a differenza degli altri leader che compongono l'attuale maggioranza, e certo il rapporto fra i due è partito fin dal primo giorno con il piede sbagliato per responsabilità soprattutto di Conte. C'è naturalmente una ragione dietro questa scelta di marcare con qualche rischio (...)

segue a pagina 3

Scoperto il trucco L'Atac si fa lo sconto per tagliare le corse

••• Lo chiamano «budget aziendale» un nome «elegante» per indicare lo sconto chilometri che l'Atac si concede. Tradotto: il taglio delle corse dei bus è il doppio di quello ufficiale. I dati ufficiali parlano di 8 corse perse su 100. Ma in realtà sono almeno il doppio.

Magliaro a pagina 15

Aeroporto

Fiumicino dichiara guerra ai taxi abusivi

Gobbi a pagina 20

L'appello

«Rivedere i bandi per le palestre scolastiche»

Conti a pagina 17

ALLART center
PORTE • FINESTRE • VERANDE
AL CENTRO DELLA TUA CASA
Via Tiburtina 255 - 00162 Roma (Metro Bologna)
#sempreinbuonemani
Tel. 06 491404 - www.allartcenter.it

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Chi scrive di televisione, si trova a ripetere che la continuazione oltremisura di un programma, non nasce dal successo del medesimo, ma spesso da mancanza di nuove proposte. In questa maniera, però, si logora il format in onda e, in qualche maniera, si compromette la possibilità che si possa fare una ripresa del medesimo.

Su ItaliaUno, continua ad aver seguito- ed è giusto che sia così – «Le Iene Show». Va in onda il giovedì alle 21.20 e, alla guida di quel programma ci sono i divertenti discoli: Filippo Roma, Giulio Golia, Matteo Viviani e altri ancora.

segue a pagina 33

I dati

Col coronavirus il turismo va ko

Nella Capitale crollo dei viaggi organizzati «Aziende a rischio»

Verucci a pagina 8

L'allarme

Nave da crociera Italiano contagiato

L'uomo era a bordo della Diamond Princess La Farnesina è prudente

Barbieri a pagina 9

Il braccio di ferro

Decreti Salvini cancellati a metà

Resistenza grillina La bozza di modifica finisce divisa in due

Carta a pagina 5

Centro

Sede della Lega con vista sul Pd

L'ufficio del Carroccio in un ex studio della Dc davanti al Nazareno

De Rosa a pagina 14

Piazzale Clodio

«Mister Metro» va a processo

«Tangenti mascherate» Finisce alla sbarra l'ex ad di Roma Metropolitane

Ossino a pagina 19

Il ritrovamento

Al Foro spunta il sepolcro antico

Dagli scavi emerge un sarcofago in tufo risalente al VI secolo

Proietti a pagina 22

Martedì 18 Febbraio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 40 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* In abbinamento obbligatorio ed esclusivo con Capital a € 4,50 (ItaliaOggi € 2,00 + Capital € 2,50)

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 Francia € 2,50 €4,50*

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

Gambero Rosso - È italiano il 40% del vino importato dalla Germania e il 28% dagli Usa

Gianfranco Ferroni alle pagg. 14 e 15

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

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

IN ALLEGATO

Industria 4.0, un boomerang

Oltre 4 mila imprese rischiano un accertamento dall'Agenzia delle entrate o multe salatissime per aver fruito indebitamente degli incentivi agli investimenti

Oltre 40 mila imprese rischiano di subire un accertamento dall'Agenzia delle entrate e di pagare multe salatissime, per aver fruito indebitamente dell'incentivo per l'acquisizione di software nell'ambito dei programmi di investimento in chiave Industria 4.0.
Perché la possibilità di fruire dell'incentivo per il software era riservata esclusivamente a chi avesse effettuato almeno un investimento in un bene materiale 4.0.

Canna a pag. 23

Le intese con l'Egitto sono indispensabili per gli interessi italiani nel Mediterraneo

All'Italia conviene un'intesa con l'Egitto: è un pilastro di stabilità nel Mediterraneo. Meglio scaricare la Turchia e il Qatar. Lo sostiene l'economista Carlo Pelanda. Ovvio l'asse tra Stati Uniti, Arabia Saudita e Israele, di cui l'Egitto è già parte. Poi, è senz'altro meglio che l'Egitto abbia le armi italiane, che creano posti di lavoro eccellenti, piuttosto che le prenda altrove. L'Eni ha già una presenza dominante e strategica in tutto il Mediterraneo orientale proprio grazie ai buoni rapporti con l'Egitto. È facile immaginare che abbia raggiunto dietro le quinte un accordo con gli egiziani per tutelarsi in Libia.

Orioles a pag. 8

A VERONA

C'è una maestra per 2.900 immigrati di 72 nazioni

Lorenzetto a pag. 10

IN SVIZZERA

Il contratto non basta più per la residenza

Monaldi a pag. 26

AL VERTICE DI MONACO

Francia e Germania danno per finita la Nato

Oldani a pag. 5

DOMENICA IL VOTO

I socialisti tedeschi rischiano di scomparire ad Amburgo

Giardina a pag. 12

INCENTIVI

Sgravi revocati a chi non paga la previdenza integrativa

Cirioli a pag. 30

Molti uffici delle Entrate chiedono ai contribuenti di esibire documenti cartacei di vendita o di acquisto

Fattura elettronica, copia cartacea

La fattura diventa elettronica ma fatica a dire addio alla carta. Molti uffici territoriali dell'Agenzia delle entrate, nell'espletamento di richieste di rimborsi o di controlli documentali aventi ad oggetto il periodo d'imposta 2019 (il primo in cui l'obbligo generalizzato della e-fattura è scattato per tutti i titolari di partita Iva), stanno chiedendo ai contribuenti di esibire campioni di fatture di vendita e di acquisto in formato cartaceo.

Bongi a pag. 27

DIRITTO & ROVESCIO

In Italia il confronto politico non si basa mai sull'analisi delle proposte ma si imbastisce sempre sulla base di chi le ha formulate. Ad esempio, se le proposte vengono dalla Lega o, in genere, dai partiti di destra, esse, non solo sono inaccettabili ma sono pure razziste anche se si trattasse di una medicina contro la tosse. Ad esempio, i governatori lombardo e veneto (entrambi leghisti) avevano proposto la quarantena per tutti coloro che rientravano dalla Cina. Aprili cielo: razzismo allo stato puro. Senonché la quarantena era stata proposta per cinesi e non cinesi, purché rientrassero dalla Cina. Da Roma invece si è preferito lasciare alle famiglie di decidere se fare o no la quarantena mentre le comunità cinesi hanno deciso, autonomamente, di imporla ai loro. Meno male che il virus non c'è ancora in Italia. Con questo lassismo buonista lo prenderemmo tutti.

LA PRODUZIONE È RISERVATA AL MERCATO CINESE

La Brembo ha riaperto i suoi stabilimenti in Cina

Alberto Bombassei

L'allarme epidemia non è ancora rientrato. Ma per Lorenzo Riccardi, commercialista bergamasco che da 14 anni vive e lavora a Shanghai, è tempo di ripartire. «Il primo trimestre è già andato in fumo. Occorrerà mettere le basi per ripartire dal secondo, da marzo. Ora si ricomincia. L'ha detto anche Alberto Bombassei». Vale a dire il patron di Brembo, l'azienda leader nella produzione di impianti frenanti che ha riaperto i suoi stabilimenti in Cina dopo la chiusura per una ventina di giorni. «L'impatto sull'immediato è molto limitato», ha precisato Bombassei, «anche perché quel che facciamo negli impianti in Cina resta in Cina».

Costa a pag. 9

PER ORA AI DIPENDENTI

Amazon negli Usa sta invadendo anche la sanità

Scarane a pag. 11

PARLA MENTANA

La Rocca nuovo direttore editoriale di *Open*

Capisani a pag. 17

IN ITALIA

L'energia dal legno vale 4 miliardi di euro

Merli a pag. 7

SENZA PRIMARIE

Contro Zaia si schiera il vicesindaco Pd di Padova nato come civico

Valentini a pag. 6

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Crisi d'impresa - Il decreto correttivo

Bonus facciate - La circolare delle Entrate e il vademecum

Carte di credito - La sentenza sui corrispettivi di gestione

Dividendi Ue - La sentenza della Ctr lombarda

IO ONLINE

INTEGRATO GB

SOFTWARE PER COMMERCIALISTI

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

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

è un prodotto GBSOFTWARE

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

Con «L'Atlante delle Banche Leader 2019» a € 2,00 in più; Con «La legge di bilancio e il decreto collegato» a € 6,00 in più; Con «Antiriciclaggio e direttiva Dac 6» a € 8,00 in più; Con «Tuir 2020» a € 6,90 in più

1.994.000 Lettori (Audipress 2019/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 162 - Numero 48

QN Anno 21 - Numero 48

LA NAZIONE

MARTEDÌ 18 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN 1870
INSTANT CEREALS

Prato, processo alla donna accusata di violenza

Parla il baby padre: «Ho fatto sesso con lei quando avevo 13 anni»

Natoli a pagina **17**

Carnevale di Viareggio

«No a Salvini» La rivolta dei carristi

Nelli a pagina **8**

ristora
INSTANT DRINKS

È un inverno torrido, allarme siccità

Temperature di quasi due gradi sopra la media. Raccolti a rischio. Gli agricoltori ora puntano su colture esotiche

Farruggia alle pagine **4** e **5**

Cambiamenti climatici

La follia di chi nega la catastrofe

Marco Buticchi

Dove sono andati i tempi di una volta, o per Giunone», cantava de Andrè nelle sue ballate. Che cosa direbbe oggi, che neppure ci si può appigliare più ai luoghi comuni. Un tempo, infatti, appena il clima si abbandonava a qualche bizza, si malediceva il governo ladro e il fatto che non esistessero più le mezze stagioni. Adesso non ci sono più neppure quelle intere e tutto sembra andare a ramengo: pesci tropicali nel Mare Nostrum, lumache che si risvegliano dal letargo a febbraio, carenza d'olio d'oliva, d'api, e litorali divorati dall'erosione. Consolatevi, però: prima o poi arriverà una bella bomba d'acqua a cancellare secoli di storia.

Continua a pagina **4**

PISA, NEONATO MUORE IN UN INCIDENTE: ERA NELL'OVETTO SUL SEDILE ANTERIORE È STATO FATALE LO SCOPPIO DEL CUSCINO DI SICUREZZA DOPO UN TAMPONAMENTO

Casini e **Zerboni** alle pagine **2** e **3**

AIRBAG KILLER BIMBI IN AUTO ECCO LA GUIDA

Nella foto d'archivio una bimba sul seggiolino

DALLE CITTA'

Firenze

Guerra sui costi L'aeroporto di Peretola resta senza taxi

Mugnaini in cronaca

Firenze

Piazza della Vittoria Blitz all'alba Abbattuti 23 pini

Servizio in cronaca

Fiorentina

«Vlahovic diventerà come Icardi»

Galli e **Marchini** nel **QS**

I suoi arazzi sotto la volta di Michelangelo

Raffaello torna nella Cappella Sistina

Walch a pagina **27**

Guerra tra première dames, sgarbo a Hollande

Eliseo per sole amiche Brigitte lascia fuori Julie

Ponchia a pagina **15**

LINEAPELLE
THE INTERNATIONAL LEATHER FAIR

SUMMER 21
19_21 FEBRUARY 2020
MILANO
FIERAMILANO - RHO
#lineapelle98

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*

Anno 45 - N°41 | Martedì 18 febbraio 2020 | Oggi con *Salute* e *Design* | In Italia € 1,50

LINEAPELLE
THE INTERNATIONAL LEATHER FAIR

SUMMER 21
19_21 FEBRUARY 2020
MILANO
FIERAMILANO - RHO
#lineapelle98

DECRETI SICUREZZA

Governo, eppur si muove

Prime mosse per archiviare le norme Salvini, ma manca ancora l'accordo. La ministra Lamorgese costretta al rinvio
Due provvedimenti separati: ordine pubblico e migranti. Una parte dei 5S frena sull'abolizione delle sanzioni alle Ong

Svolta per la Libia: cancellata Sophia, nuova missione europea

L'analisi

Un passo troppo breve

di **Massimo Giannini**

Si sono fermati anche stavolta. Il vertice di maggioranza che doveva dare via libera alla correzione dei decreti sicurezza ha fatto un mezzo passo avanti, ma non è ancora il traguardo. Tra i partiti della Resistibile Armata Giallorossa non c'è accordo. M5S e Pd, Italia Viva e Leu rendono manifesto quello che già si temeva all'atto di nascita di un governo da "stato di emergenza e di eccezione". Si rinvia ancora una volta quello che dovrebbe essere il primo vero atto fondativo di una coalizione altrimenti irrisolta e sospesa tra un passato che non passa e un futuro che non sorge. Siamo onesti. Qualunque governo serio, non dominato dai miasmi del rancore sociale e dai fantasmi dell'intolleranza razziale, quei decreti li avrebbe cancellati in un minuto e con un tratto di penna. La ministra Lamorgese prova a fare molto meno.

● *continua a pagina 33*

L'intesa sulle annunciate modifiche dei decreti sicurezza non c'è. Ma, alla fine, le tre ore di confronto di maggioranza di governo hanno portato a una convergenza inattesa, forse un reale cambio di passo: la totale riscrittura dei decreti Salvini sganciando il tema della sicurezza da quello dell'immigrazione. Ora tocca alla ministra Lamorgese trovare la sintesi. Intanto, lo scontro sulla prescrizione riesplode alla Camera.

di **Casadio, D'Argenio De Marchis, Di Feo, Milella** *e* **Ziniti** ● *alle pagine 2, 4 e 7*

Il retroscena

L'ultimatum di Conte a Renzi

di **Tommaso Ciriaco**

Il tempo, ecco cosa tormenta Conte in queste ore. Perché se l'ennesimo attacco di Renzi viene accolto nell'unico modo possibile, «si sa, mi vive come un nemico, mi dipinge con tutti come un nemico...», il problema di come costruire la sostituzione di Italia Viva resta lì, ad angosciarlo. Per questo, ieri è entrato in contatto con emissari del vertice renziano. E ha pronunciato parole che assomigliano a un ultimatum.

● *a pagina 3*

Appello a Mattarella e al premier per il ricercatore arrestato in Egitto

▲ **In piazza** Il corteo per la liberazione di Zaky promosso dall'Università di Bologna MICHELE LAPINI/EIKON

Bologna, in cinquemila per Zaky "Diamogli la cittadinanza italiana"

di **Roberto Saviano**

Patrick Zaky deve avere la cittadinanza italiana. Il nostro passaporto potrebbe salvargli la vita e difenderlo da ulteriori torture. Faccio appello alla profonda e umana sensibilità del presidente della Repubblica e all'attenzione del governo italiano perché possano proteggere con la cittadinanza un ragazzo finito nelle carceri egiziane.

● *a pagina 6*

con un servizio di **Ilaria Venturi**

LINEAPELLE
THE INTERNATIONAL LEATHER FAIR

SUMMER 21
19_21 FEBRUARY 2020
MILANO
FIERAMILANO - RHO
#lineapelle98

La testimonianza

Anoressia La mia battaglia con il mostro

di **Michela Marzano**

L'anoressia è la punta di un *iceberg*: è "solo" un sintomo. Terribile e devastante, certo; ma ancora più terribile e devastante è ciò che si nasconde dietro il sintomo: la paura, la disperazione, il senso di fallimento.

● *a pagina 32*

con i servizi di **De Luca** *e* **Martinenghi** ● *a pagina 17*

Oggi in edicola

Idee e parole per il design del futuro

Lanciata un'offerta

Intesa Sanpaolo vuole conquistare Ubi Banca

di **Vittoria Puledda**

Con un annuncio a sorpresa Intesa Sanpaolo ha lanciato un'Offerta pubblica di scambio volontaria sull'intero capitale sociale di Ubi. Se l'operazione andrà in porto, Intesa consoliderà la sua leadership in Italia sommando anche le quote del quarto gruppo italiano.

● *a pagina 28*

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 Nervesa, 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 KN 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ

Musica Benji & Fede si separano "Ultimo concerto all'Arena a maggio"
– P. 25

Moda Travolte dalla passione per gli accessori di primavera
SUPPLEMENTO DI OTTO PAGINE ALL'INTERNO

Calcio Toro, quinta sconfitta di fila E adesso scatta l'allarme rosso
– P. 35

MD

LA STAMPA

MARTEDÌ 18 FEBBRAIO 2020

MD

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.46 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

In Italia non piove da due mesi: è rischio siccità

Zero pioggia da due mesi e caldo record: da Nord a Sud scatta l'allarme siccità. Crisi idrica per fiumi e dighe. Emergenza nell'agricoltura a poche settimane dall'irrigazione. – PP. 12-13

60 GIORNI DI FILA SENZA PRECIPITAZIONI

QUEI CONTADINI TRA LE VITI A VENTI GRADI

CARLO PETRINI

Stiamo potando con la maglietta a mezze maniche. Può sembrare una benedizione, ma in realtà questo tempo ci fa molta paura. – P. 13

FOTOGRAMMA

L'EX PREMIER PER UN MANDATO ISTITUZIONALE DOPO CONTE, MENTRE IL CAPO LEGHISTA VUOLE UN ESECUTIVO "DI SCOPO"

Renzi-Salvini: un nuovo governo

Italia Viva si mette di traverso anche sui decreti sicurezza e rilancia sul memorandum per la Libia

L'ANALISI

LA STRATEGIA CONVERGENTE DEI MATTEI

Per prevedere le mosse future di Matteo Salvini, c'è un trucco elementare ma infallibile: basta seguire gli indizi che semina il suo braccio destro Giancarlo Giorgetti. All'inizio danno talvolta l'impressione di seguire strade diverse; però alla fine i due puntualmente si ritrovano allo stesso crocevia politico.

CONTINUA A PAGINA 23

Voci di un accordo segreto tra Renzi e Salvini per far cadere l'esecutivo guidato da Conte. L'ex premier è per un mandato istituzionale, mentre il capo della Lega vuole un esecutivo «di scopo». Italia Viva si mette di traverso anche sui decreti sicurezza e rilancia sul memorandum per la Libia. Intervista alla ministra renziana della Famiglia Elena Bonetti: «Avanti soltanto se avremo la forza di realizzare interventi significativi, la mera sopravvivenza non serve a nessuno». E sulle misure per contrastare la denatalità: «Serve l'assegno universale». – PP. 2-3

L'INTERVISTA

Patuanelli: giù l'Ires e le tasse sul lavoro

MARCO ZATTERIN

Alla fine, Stefano Patuanelli ammette che sì, la stima del Fmi sull'effetto del coronavirus sull'economia mondiale «può esser adeguata» anche per l'Italia. – P. 5

LE IDEE

LA LIBERTÀ DI CULTO

1848, anno della svolta dei diritti ai valdesi

GIANNI OLIVA – P. 26

VATICANO

Gli storici alla prova degli archivi su Pio XII

RICCARDO DI SEGNI – P. 23

STAMPA PLUS ST+

FINANZA

Da Intesa Sanpaolo un'offerta per Ubi Banca

P. 18

NEW YORK

Manhattan, le ronde delle mamme contro il crimine

P. 7

LE STORIE

BRUNO QUARANTA

Cuneo, fra arte e Balon: le due vite di Massimo Berruti

P. 27

Torino, l'esistenza dedicata alla danza di Susanna Egri

P. 27

BUONGIORNO

Noi siamo noi

Quasi otto anni fa - i suoi ancora non erano entrati nella scatoletta di tonno - Beppe Grillo confessò un sogno: «Un premier di trent'anni che va a lavorare in bicicletta, e non con l'auto blu». Arrivò poi un vicepremier che trent'anni li aveva ma la bicicletta no. Pazienza. Ma intanto Grillo rapiva le piazze con la prospettiva di bucolica onestà di una nuova classe dirigente popolare e popolana, allergica ai privilegi di casta e dunque, anzitutto, «basta auto blu» (gennaio 2013) e «via le auto blu» (febbraio 2013). E non erano fantasticherie: nel marzo del 2018, Roberto Fico arrivò in treno da Napoli per affrontare il suo primo giorno da presidente della Camera, e alla stazione Termini salì su un autobus diretto a Montecitorio. Questo giornale si augurò che, da ragazzo intelligente, Fico avrebbe presto compreso che gli uomini di Stato vanno protetti, anche con un'auto blu, perché se si colpisce un uomo di Stato si colpisce tutto lo Stato, e se lo Stato non difende lo statista, lo Stato non esiste. Fico lo comprese subito, al punto da applicarlo in modo estensivo prestando la sua auto blu a Grillo perché fosse comodamente condotto al ministero di Bonafede. Il cerchio s'è infine chiuso l'altro giorno, quando i ministri stellati sono arrivati alla manifestazione contro i privilegi di casta (vitalizi) accompagnati da privilegi di casta (auto blu). Ragioni di sicurezza, hanno detto. Perfetto. Impeccabile. Ci stiamo arrivando a dire le cose dal lato più irrimediabile, antipatico e onesto, e si sottolinea onesto, come le avrebbe dette Sordi ispirato dal Belli: perché noi siamo noi, e voi non siete un... —

Di Maio a Micam-Mipel: Sosteniamo le imprese contro il virus

Gli accessori guardano verso nuovi mercati provando a superare l'impasse legato al blocco dei consumi in Cina. In campo i 300 milioni di euro del piano per il Made in Italy

Guolo in *MF Fashion*

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

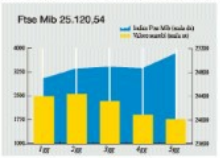
Piazza Affari a 25.000: mai così in alto da 12 anni

Ieri +1% per la borsa di Milano, la migliore in Ue

Mirarchi a pagina 15

Anno XXXII n. 034
Martedì 18 Febbraio 2020
€4,50* Classeditori
*In abbinamento obbligatorio ed esclusivo con Capital a €4,50 (MF €2,00 + Capital €2,50)

IN ALLEGATO



BORSA +1,02% 1€ = $1,0835

BORSE ESTERE			
Dow Jones	29.398	Euro-Sterlina	0,8334
Nasdaq	9.731	Euro-Yen	119,06
S&P 500	3.380	Euro-Fr.Sv.	1,0541
Tokyo	23.533	Euro-Yuan	7,6946
Francoforte	13.794	RENDIMENTI	
Zurigo	11.158	Btp 10 Y	0,6244
Londra	7.433	Bund 10 Y	-0,6283
Parigi	5.098	FUTURE	
VALUTE		Euro-Btp	148,1
Euro-Dollaro	1,0835	Euro-Bund	171,66
		Ftse Mib	25.105

REGOLE L'AUTORITÀ BANCARIA EUROPEA SPINGE PER SFRUTTARE L'ATTUALE FINESTRA DI MERCATO

L'Eba striglia ancora le banche

Nella Ue ci sono 117 istituti che devono emettere bond per 178 miliardi da sacrificare in caso di bail-in. Si rischia un altro colpo alla redditività e alla capacità di concedere crediti alle imprese

(Ninfole a pagina 6)

L'IMPATTO DEL MORBO CINESE PORTERÀ UN CALO DELL'ECONOMIA. LA GERMANIA CORRE AI RIPARI, L'ITALIA NO

Il Recessionevirus non smuove il governo

Persino la Bundesbank chiede a Merkel di spendere, mentre a Roma si litiga su authority e poltrone

(Bertolino, Corvi, Pira e Sommella alle pagine 2, 3 e 4)

FOCUS OGGI

L'aumento Iva schiaccia il pil giapponese: -6,3%

Il rincaro dell'imposta ha provocato una frenata dei consumi e, dopo oltre un anno, nell'ultimo trimestre del 2019 l'economia nipponica ha registrato una contrazione

Chimenti a pagina 3

Eni, Descalzi verso conferma

Secondo fonti del governo, l'ad è vicino a un nuovo mandato ma con un cda rinnovato

Zoppo a pagina 10

Esselunga, balla un miliardo nella trattativa tra gli eredi

Giuseppe e Violetta Caprotti valutano il loro 30% 2,2 miliardi di euro contro gli 1,2 miliardi proposti da Giuliana Albera e dalla figlia Marina

Montanari a pagina 12

ANASF

Luigi Conte (Fineco) verso la guida dell'associazione dei consulenti finanziari

(Messia a pagina 9)

NUOVO PIANO CON 2 MILA ESUBERI

Ubi apre ai soci: ora più cedole Le nozze con Mps? Possibili ma senza il Tesoro nel capitale

(Gualtieri a pagina 7)

La corsa scudetto spinge la Lazio in borsa: titolo sui massimi dal 2004

(Mondellini a pagina 12)

IMMOBILIARE

Puri Negri tratta con Arpe per prendere il controllo della Sator sgr

(Montanari a pagina 11)

IL RISIKO DEI SERVICER

Il Cerved dà l'esclusiva a Intrum per la cessione della divisione npl Sul piatto 500 milioni in contanti

(Gualtieri a pagina 8)

Ecco come il vino Made in Italy può creare molto più valore

(Ferroni a pagina 13)

IL ROMPISPREAD

Da Italia Viva a Italia Vivacchia è stato un attimo.

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

Se hai subìto 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 "sofisticato" 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

Il Nautilus

Primo Piano

Propellerini da tutta Italia incontrano il Presidente di Assoporti e i Presidenti delle AdSP Italiane

Sono state discusse le tematiche attuali della portualità italiana A gran voce richiesta una semplificazione della normativa portuale, ambientale e dei contratti pubblici, per garantire ai porti la possibilità di essere dinamici come il mercato in cui operano. Interventi oltreché del padrone di casa Daniele Rossi e del Presidente del Propeller Nazionale Umberto Masucci, anche del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto Giovanni Pettorino. Analisi economica effettuata da Alessandro Panaro di SRM .

Il Piccolo

Trieste

L' ex sindaco Cosolini torna all' attacco di Dipiazza

«Ricostruire l' Acquamarina? Si può fare in pochi mesi»

TRIESTE CRONACA

Scontro Brandi-opposizione sulla petizione per le materne

Appalti, il M5s chiede una Commissione per aiutare i precari

«Ricostruire l'Acquamarina? Si può fare in pochi mesi»

«Dov' era e com' era». L' ex sindaco Roberto Cosolini non demorde. E fa suo lo slogan di ogni post-sisma per la piscina terapeutica Acquamarina collassata il 29 luglio scorso. «Ritorno dopo alcuni giorni, avendo anche sentito la preoccupazione e il disagio di molti concittadini, sul tema piscina terapeutica Acquamarina», scrive Cosolini su Facebook: «Il sindaco si ostina a non voler considerare il suo ripristino, rinviando il tutto a un futuro centro in Porto vecchio. Quella del sindaco è un' ostinazione immotivata che causa un danno ogni giorno a centinaia di cittadini, molti dei quali fragili». Facile smontare punto per punto la scelta dell' attuale amministrazione di abbandonare alla deriva la piscina terapeutica di Campo Marzio. «Tempi e caratteristiche del nuovo centro in Porto vecchio sono tutti da definire», spiega l' ex sindaco: «Né questo è incompatibile con la continuità di Acquamarina». Che fare allora? «Richiedendo alla magistratura di accelerare il dissequestro e predisponendo il progetto, i lavori per riaprire Acquamarina richiederebbero pochi mesi e alcune centinaia di migliaia di euro, facilmente reperibili da Regione e Fondazione CrTrieste», suggerisce Cosolini. «Dipiazza obietta che si tratta di bene demaniale e quindi in definitiva dell' Autorità portuale? E con ciò? La concessione visti anche i nuovi lavori sarebbe certo lunghissima e certo è impossibile che l' Autorità neghi un giorno la continuazione del servizio», aggiunge l' ex sindaco. Ma non basta. Oltre il danno anche la beffa. Spiega Cosolini: «In questi mesi il Comune sta pagando il canone della concessione? Mi sa tanto di sì! E in ogni caso se non la rimette in funzione, il Comune dovrà sostenere i costi per la totale demolizione della piscina e il ripristino dell' area. Ovvero soldi buttati via». --Fa.Do. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

RALLENTA ANCHE L' ITER PER LA CHIUSURA DELL' AREA A CALDO

Ferriera di Servola L' avvio della "cassa" slitta al primo aprile

Il rinvio, dal previsto 24 febbraio, imposto da tempi tecnici Prorogati di un ulteriore mese i contratti dei 67 interinali

TRIESTE CRONACA

Ferriera di Servola L'avvio della "cassa" slitta al primo aprile

Il rinvio, dal previsto 24 febbraio, imposto da tempi tecnici Prorogati di un ulteriore mese i contratti dei 67 interinali

IN BREVE

Fantoni vola in missione a Seattle in vista di Usof

Stasera il flashmob per la libertà di Zaky

Grafiche d'autore di Man Ray e Miró e una collezione di cristalli di Boemia all'asta di venerdì alla Stadion

Giovanni Tomasin Viene posticipato al primo aprile l' avvio della cassa integrazione per 477 lavoratori della Ferriera di Servola, inizialmente previsto per il 24 febbraio. L' ha sancito la riunione avvenuta ieri fra sindacati e azienda, sotto l' egida della Regione. In teoria era la giornata in cui si sarebbe dovuto firmare l' accordo per la Cigs, ma la sottoscrizione è stata rimandata al 28 febbraio. È stata inoltre concordata una proroga di un altro mese per i contratti dei 67 lavoratori interinali. L' assessore regionale al Lavoro Alessia Rosolen è tra i registi del procedimento. Spiega: «La firma è stata rinviata al 28 febbraio perché lo impongono i tempi tecnici necessari a far partire la cassa integrazione al primo aprile. Restiamo in attesa di notizie da Roma sull' Accordo di programma». E forse proprio qui sta la necessità di un rinvio dell' intesa sulla cassa integrazione, cui si è aggiunta la volontà espressa ieri dall' azienda di continuare a far lavorare lo stabilimento per tutto il mese di marzo, facendo slittare evidentemente l' inizio dell' iter per lo spegnimento dell' area a caldo. Secondo gli addetti ai lavori, il tavolo romano dovrebbe riunirsi in settimana per sbrogliare la matassa dell' Adp. Prima si deve però risolvere la trattativa sulla cessione dei terreni e anche ieri un nuovo incontro fra Autorità portuale e azienda si è concluso con un nulla di fatto. L' approvazione dell' Adp è vitale per l' avvio della cassa integrazione, perché senza di esso l' azienda sarebbe costretta a far domanda di ammortizzatori sociali per cessata attività e non per riorganizzazione, come previsto dalla trattativa in corso. A dirlo è stata l' azienda stessa, durante l' incontro. Commenta il sindacalista Antonio Rodà (Uilm): «La firma si terrà il 28 ma durante l' incontro abbiamo discusso i termini della cassa integrazione. Durerà 24 mesi e sarà a rotazione, il più ampia possibile». Quanto alle 71 posizioni in eccedenza, le prospettive sono queste: «Sull' arco dei due anni l' azienda punta a pensionare 50 lavoratori. Per i rimanenti verranno prese in considerazione tre possibilità: dimissioni volontarie più incentivo, trasferimenti volontari in altri rami del gruppo, riqualificazione professionale. L' azienda qualifica l' operazione a "esuberi 0", nel senso che non sono in programma licenziamenti collettivi». Durante questo periodo il laminatoio continuerà a lavorare, a dispetto delle voci contrarie circolate in questi giorni: «L' azienda assicura che non ci saranno stop, neanche durante l' intervento sulla centrale elettrica, che al laminatoio è collegata». Dichiara il sindacalista Fiom Thomas Trost: «La cosa importante ora è che si arrivi alla firma dell' Adp, senza cui tutto il processo rischia di diventare ancor più delicato. Lunedì prossimo parteciperemo alla riunione del tavolo di coordinamento per la dismissione in Prefettura, in quella sede speriamo di avere notizie in proposito». Quanto al futuro della struttura, questi sono per sommi capi gli investimenti che nel frattempo dovrebbero venir messi in campo: su un totale di 150 milioni, 90 andranno sull' area a freddo e 60 per la centrale elettrica, a questi si aggiungono altri 5 milioni di interventi per la banchina. Di queste cifre il 75% dovrebbe venire da fondi del gruppo Arvedi, mentre il restante 25% sarà pubblico. La spesa prevista per l' azienda per lo smantellamento e la messa in sicurezza dell' area a caldo è di 30 milioni. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Trieste

Trieste, quota ferroviaria raggiunge obiettivi Ue

L' anno scorso sono stati movimentati 790 mila teu, di cui il 56 per cento via treno. Stabile il traffico complessivo. Calano i rotabili

Il porto di Trieste nel 2019 vede crescere i container e diminuire i rotabili, totalizzando un traffico sostanzialmente stabile, anche se in leggero calo, dell' 1 per cento. Il comparto che cresce più di tutti, premiando massicci investimenti che il porto sta facendo da anni, è quello ferroviario. In generale, rende noto l' Autorità di sistema portuale giuliana, le tonnellate movimentate sono state 62 milioni, circa 600 mila in meno sul 2018. A questi si aggiungono 4 milioni di tonnellate di Monfalcone. Il traffico container si incrementa del 9 per cento a 790 mila TEU, mentre i treni movimentati arrivano al record di 10 mila unità, per un totale di 210 mila camion trasportati. La maggioranza dei container (56%) viene trasportata via treno, una quota molto alta rispetto alla media nazionale e che già raggiunge la quota minima che l' Unione europea vuole movimentare nei suoi porti entro il 2050, pari alla metà. La percentuale di mezzi pesanti movimentati sui binari è stata del 29 per cento. Sui treni i risultati, secondo il presidente del porto, Zeno D' Agostino, sono «estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance, che ha portato al raddoppio dei numeri dal 2014 ad oggi da 5 mila a 10 mila , sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l' anno dell' avvio dei lavori più importanti». In conclusione, per quanto riguarda i singoli settori merceologici, stabili le rinfuse liquide che si attestano sopra a 43 milioni di di tonnellate movimentate (+0,30%). In crescita il settore delle rinfuse solide che registra un incremento del 3 per cento con 1,7 milioni di tonnellate movimentate. Rallentano invece le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto ro-ro (-24%) che passa da 299 mila unità transitate nel 2018 a 228 mila nel 2019. Tale risultato ha portato alla lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto da 62,6 milioni a 62 milioni tondi.

Corriere del Veneto

Venezia

Sollevate le paratoie

Mose, secondo test a Malamocco con «lezione» per i nuovi tecnici

VENEZIA E MESTRE

Sollevate le paratoie

Mose, secondo test a Malamocco con «lezione» per i nuovi tecnici

Inceneritore di Fusina il corteo e le richieste Bettin: Veritas le accolga

La società si al confronto, ma solo su dati reali

Centomila in città, ma stanze a 28 euro Campalto, sfilata con Harley e carri

Rubata la Madonna che «denunciava» lo smog

VENEZIA Le prime hanno iniziato a essere movimentate intorno alle 20.30 e il programma era che salissero quattro alla volta (più le ultime tre finali, essendo 19 in tutto) fino a mezzanotte. Ieri sera si è tenuto un nuovo test alla schiera di Malamocco del Mose, dopo quello del 3 dicembre scorso. «Rispetto a quel giorno, quando c' erano vento e onda, questa sera le condizioni sono calme», spiega l' ingegnere e fisico Davide Sernaglia, responsabile dei sollevamenti. Tanto che il test è servito anche come attività formativa delle squadre che - in vista della possibilità di chiusura integrale delle quattro schiere a partire da luglio, come chiesto dal supercommissario Elisabetta Spitz - devono essere preparate, a partire dai tre coordinatori per ogni barriera. La prova prevedeva anche una diversa angolazione di lavoro delle paratoie: due mesi e mezzo fa erano state alzate a 40 gradi, ieri sera a 45. Il test era previsto per il 3 febbraio, ma la concomitanza con il «bomba day» del giorno prima aveva consigliato un rinvio. Risolta anche la controversia sui costi: per ora pagherà il Provveditorato. (a. zo.)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Gazzettino

Venezia

Laguna e salvaguardia

Mose, nuovi test ma le imprese accusano: «Qui nessuno ci paga»

`Prosegue la protesta delle aziende impegnate nell' opera Devis Rizzo (Kostruttiva): «Avanziamo 2 milioni e mezzo»

Primo Piano

Laguna e salvaguardia

Mose, nuovi test ma le imprese accusano: «Qui nessuno ci paga»

Smog, moto ondoso e Arsenale Tre questioni nel dossier Unesco

No Navi, nuova sede a Santa Maria Formosa

LA GRANDE OPERA VENEZIA Nuovo test di sollevamento per la barriera di Malamocco, alzata nella notte, ma con la spada di Damocle delle imprese che minacciano di bloccare le prossime prove se non saranno pagate entro fine mese. «Siamo sempre più preoccupati» avverte Devis Rizzo, il presidente di Kostruttiva, tra i firmatari della lettera-ultimatum che il Comitato consultivo delle imprese del Consorzio Venezia Nuova aveva spedito il 28 gennaio scorso agli amministratori straordinari, al Provveditorato alle Opere pubbliche, al Governo, a prefetti e sindaci. «In queste due settimane non ci sono state novità - incalza Rizzo - e la nostra preoccupazione è ancora più alta. Solo la mia azienda avanza due milioni e mezzo». Tra una dozzina di giorni scadrà l' ultimatum, mentre il Cvn è ancora in crisi di liquidità. IL NUOVO TEST In questo scenario, ieri sera, sono iniziate le operazioni di sollevamento della schiera più grande di tutto il sistema Mose. 19 paratoie da alzare e abbassare nella notte, per non intralciare troppo le attività del Porto, come era già successo a dicembre. In quell' occasione era stata la prima volta che questa schiera veniva alzata contemporaneamente. E altissima era stata l' attenzione per il test, con tanto di barca organizzata dall' associazione Rete Wigwam per assistere alla prova. Mentre il sindaco Luigi Brugnaro aveva applaudito al buon esito della prova dalla control room alla bocca di porto. Ieri il test si è svolto senza tanti riflettori, in un clima più da addetti ai lavori. É stata un' altra prova in condizioni meteo non avverse, quelle il cui il Mose non entrerà in funzione, ma indispensabile per settare una macchina tanto complessa, in attesa delle prove vere, quelle sotto stress, non ancor iniziate. É stata soprattutto l' occasione per formare nuovi tecnici per le squadre di sollevamento che alla fine dovranno essere quattro. Uno degli ostacoli alla possibilità di utilizzare il Mose da subito, in casi di emergenza, questa mancanza di personale addestrato, che a questo punto dovrebbe essere superata per fine maggio, come ha ribadito la settimana scorsa anche il commissario Elisabetta Spitz, in audizione alla Camera. Come a dicembre, il sollevamento della barriera è iniziato attorno alle 20.30 ed era in corso al momento in cui il giornale è andato in stampa. L' INCOGNITA PAGAMENTI Test costosi, in particolare quello della barriera di Malamocco, che si aggira sui 70mila euro. Ed ecco che era emerso anche il problema del pagamento di queste prove. Provveditorato e commissario hanno ribadito, anche in queste settimane, che i soldi ci sono. C' è, però, un problema di regole della contabilità dello Stato, con la conseguenza che il Cvn continua a non avere liquidità. E con un milione circa di euro in cassa, non è in grado di pagare le imprese. «Non posso parlare per gli altri, ma Kostruttiva ha due milioni e mezzo di fatture scadute per lavori e progetti già fatti di vario tipo» spiega Rizzo. Tra questi, anche il primo canone di quell' affidamento per le imprese di bocca che Kostruttiva ha ricevuto per la bocca di porto del Lido. Attività di guardiania, sicurezza, assistenza ai cantieri, indispensabili, in questa fase, per eseguire i sollevamenti. Kostruttiva dovrebbe ricevere 150mila euro al mese. La prima fattura, quella di ottobre, è scaduta, ma i soldi non sono arrivati.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Gazzettino

Venezia

R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le dighe mobili

Su le paratoie a Malamocco Mose, test su valvole e tubazioni

Ieri sera le operazioni di sollevamento, durate circa un' ora e mezza. Le prove sulla tenuta del sistema. Le incognite dei finanziamenti per le prossime manovre

Su le paratoie a Malamocco Mose, test su valvole e tubazioni

Flash mob a Ca' Foscari «Libertà per Zaky»

In fuga da Ca' Farsetti un dipendente su cinque via nel giro di tre anni

Su il Mose di Malamocco. Ieri sera altra prova per la «movimentazione» delle paratoie. Ne sono state fatte una trentina, secondo il cronoprogramma. Adesso i test continuano, diretti dagli ingegneri di Comar e grazie alle imprese del Consorzio. Il Provveditorato alle Opere pubbliche ha garantito la copertura dei costi dell' operazione, intorno agli 80 mila euro. Il sollevamento è iniziato ieri sera intorno alle 21. Un' ora e mezza per alzare le 19 paratoie quattro alla volta. Poi un' altra ora e mezza per rimetterle sul fondale. Operazioni delicate, con il sistema sotto osservazione. C' è da verificare il funzionamento della valvola difettosa numero 6. Quella che aveva impedito l' altra volta il sollevamento di una paratoia. E poi le vibrazioni sulle tubature. L' inconveniente che aveva consigliato il 4 novembre di sospendere l' esperimento e il primo sollevamento di tutte le paratoie insieme. Operazioni seguite durante la serata di ieri dai tecnici del Consorzio e del Provveditorato. Un test ancora una volta effettuato in condizioni di mare calmo, dunque non decisivo per stabilire la «tenuta» del sistema con il mare mosso, il vento e le onde. Com' era la sera terribile del 12 novembre. Allora il prefetto e la commissaria Elisabetta Spitz avevano chiesto di provare a sollevare la barriera. Era arrivato il «no» del Provveditorato e degli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. «Sarebbe stato troppo pericoloso», aveva detto il commissario Giuseppe Fiengo. Pochi giorni dopo, un dossier inviato alle autorità dai tecnici del Consorzio. Con le motivazioni per cui «non è possibile utilizzare il Mose finché non saranno ultimati gli impianti e i sistemi di emergenza». Anche ieri sera infatti le operazioni di sollevamento sono state fatte «a mano» dall' unica squadra di tecnici disponibile. A regime ne occorreranno quattro. Così per i compressori (uno solo per ogni schiera di paratoie, a fine lavori saranno quattro. Significa un rallentamento delle operazioni, che durano circa il triplo di quanto previsto dal progetto (un' ora e mezza rispetto alla mezz' ora indicata). Infine, gli impianti antincendio. Come fare a garantire la sicurezza - anche degli operatori all' interno delle gallerie - durante le operazioni di sollevamento? Problemi che adesso dovranno essere risolti, in vista della dead line del 30 giugno annunciata dalla commissaria Spitz e dal provveditore Zincone. «Per quella data il Mose potrà essere utilizzato per le emergenze», hanno dichiarato. Difficile che in estate si presentino fenomeni di maltempo come quelli del novembre scorso - per fortuna piuttosto rari - ma il sistema dovrà essere pronto a partire per il prossimo autunno. Intanto bisogna trovare i finanziamenti. Ameno 200 milioni aggiuntivi per il 2020 rispetto ai costi preventivanti per concludere i lavori. Costati fin qui 5 miliardi e mezzo di euro. --A.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

da chioggia a roma

No Gpl, missione al Ministero per bloccare Punta Colombi

Roberto Rossi soddisfatto «Il dirigente parlerà al ministro De Michieli e nel giro di una settimana ci attendiamo un segnale»

CHIOGGIA - SOTTOMARINA - CAVARZERE

Raccolta rifiuti porta a porta presto anche nelle frazioni

I tuoi minori i venti anni della coop per i fragili

No Gpl, missione al Ministero per bloccare Punta Colombi

Ponte Caneva, cantiere fermo i timori di negozi e residenti

CHIOGGIA. Comitato No Gpl a Roma per "spronare" un atto tecnico amministrativo per bloccare la messa in funzione dell' impianto di Punta Colombi. Ieri una delegazione del comitato ha incontrato, dopo mesi di attesa, il capo della segreteria tecnica del ministero delle Infrastrutture (Mit) Mauro Antonelli a cui sono stati posti tutti i quesiti in sospeso sulla parte di competenza strettamente portuale: uso delle banchine, uso degli specchi acquei, transito delle gasiere, necessità di una variante al Piano regolatore portuale. L' incontro era atteso da tempo per sollecitare il Mit, come già fatto mesi fa con il ministro dello Sviluppo economico (Mise) Stefano Patuanelli nell' udienza del 25 novembre, a trovare una soluzione che metta fine alla vicenda. In quell' occasione il ministro aveva promesso una legge primaria per definire incompatibile l' impianto con un sito tutelato dall' Unesco e dalla Legge Speciale. «E' stato un confronto utile e propositivo», spiega Roberto Rossi all' uscita dal Mit, «finalmente siamo riusciti a incontrare il capo della segreteria tecnica del ministro De Micheli a cui abbiamo riposto tutte le questioni ancora in sospeso sulle autorizzazioni portuali. Abbiamo ricordato che la Capitaneria di porto, sin dall' inizio, ha spiegato che per il transito delle navi gasiere serve una variante al Prg del porto di cui ancora non è stato avviato il percorso. Abbiamo ricordato che l' Autorità di sistema portuale ha rigettato le istanze della ditta per poter utilizzare gli specchi acquei e la banchina, peraltro ancora sotto sequestro. Abbiamo spiegato che la ditta ha avviato un progetto faraonico senza aver in mano le autorizzazioni anche alla messa in esercizio. Abbiamo ricordato che un anno fa, quando sono stati avviati i tavoli tecnici tra ministeri, Comune e ditta, già erano stati posti questi quesiti e già era emersa la necessità di trovare una soluzione tecnico amministrativa per risolvere la questione. Ora il dirigente Antonelli si è preso l' impegno di confrontarsi con il ministro e nel giro di una settimana ci attendiamo un segnale». --E.B.A.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

FerPress

Venezia

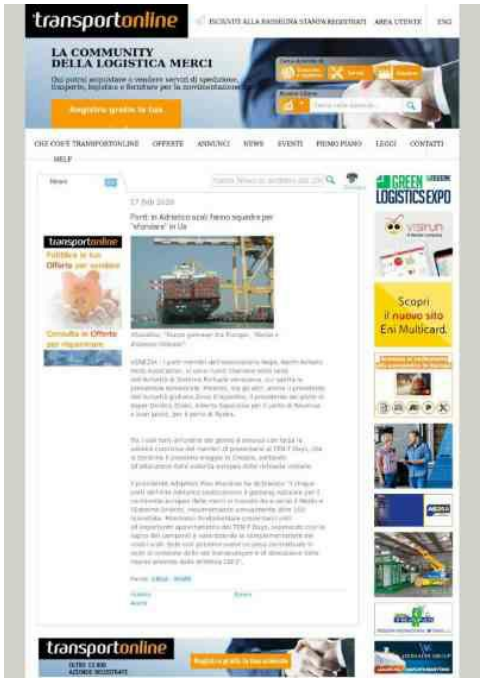
Porti del Nord Adriatico: nuovo impulso alle azioni condivise per pesare in Europa

(FERPRESS) - Venezia, 17 FEB - I porti membri dell' associazione Napa, North Adriatic Ports Association, si sono riuniti venerdì scorso nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana, cui spetta la presidenza semestrale. Presenti, tra gli altri, anche il presidente dell' Autorità giuliana Zeno D' Agostino, il presidente del porto di Koper Dimitrij Zadel, Alberto Squarzina per il porto di Ravenna e Ivan Jaksic, per il porto di Rjieka. Tra i vari temi all' ordine del giorno è emersa con forza la volontà condivisa dei membri di presentarsi ai TEN-T Days, che si terranno il prossimo maggio in Croazia, portando all' attenzione delle autorità europee delle richieste unitarie. Il presidente dell' AdSP MAS Pino Musolino ha dichiarato: "I cinque porti dell' Alto Adriatico costituiscono il gateway naturale per il continente europeo delle merci in transito da e verso il Medio e l' Estremo Oriente, movimentando annualmente oltre 100 tonnellate. Riteniamo fondamentale presentarci uniti all' importante appuntamento dei TEN-T Days, superando così la logica dei campanili e valorizzando la complementarietà dei nostri scali. Solo così potremo avere un peso contrattuale in sede di revisione delle reti transeuropee e di allocazione delle risorse previste dalla direttiva CEF2".

Transportonline

Venezia

Porti: in Adriatico scali fanno squadra per "sfondare" in Ue



Musolino: "Siamo gateway tra Europa , Medio e Estremo Oriente". VENEZIA - I porti membri dell'associazione Napa, North Adriatic Ports Association, si sono riuniti stamane nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, cui spetta la presidenza semestrale. Presenti, tra gli altri, anche il presidente dell'Autorità giuliana Zeno D'Agostino, il presidente del porto di Koper Dimitrij Zadel, Alberto Squarzina per il porto di Ravenna e Ivan Jaksic, per il porto di Rjieka. Tra i vari temi all'ordine del giorno è emersa con forza la volontà condivisa dei membri di presentarsi ai TEN-T Days, che si terranno il prossimo maggio in Croazia, portando all'attenzione delle autorità europee delle richieste unitarie. Il presidente AdspMAS Pino Musolino ha dichiarato: "I cinque porti dell'Alto Adriatico costituiscono il gateway naturale per il continente europeo delle merci in transito da e verso il Medio e l'Estremo Oriente, movimentando annualmente oltre 100 tonnellate. Riteniamo fondamentale presentarci uniti all'importante appuntamento dei TEN-T Days, superando così la logica dei campanili e valorizzando la complementarietà dei nostri scali. Solo così potremo avere un peso contrattuale in sede di revisione delle reti transeuropee e di allocazione delle risorse previste dalla direttiva CEF2".

Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

Trasporto navale

Crolla (-30%) il traffico container da Pechino

Nel porto di Genova simata una flessione del 20% in un anno

Il nuovo taglio dei tassi in Cina spinge ancora le Borse mondiali

Dolce&Gabbana finanziano la ricerca dell'Humanitas

«La quarantena delle banconote? Basta lavarsi le mani»

Raoul de Forcade - Navi portacontainer che viaggiano con carichi ridotti del 30% e porti italiani che rischiano di subire un pesante calo di traffici. Sono queste le stime relative agli effetti del coronavirus sul comparto marittimo e sulla sua logistica. È prevedibile, ad esempio, una flessione del 20%, nell' arco di un anno, per il porto di Genova ma anche per tutti i soggetti che hanno scambi diretti con la Cina. A denunciare la situazione, e a snocciolare questi dati, è l' associazione di trasportatori Trasportounito. «Si calcola - spiega il segretario nazionale Maurizio Longo - che in Cina il coronavirus e la coincidenza dell' epidemia con il Capodanno cinese abbiano messo fuorigioco fra il 40 e il 50% degli autisti di Tir con l' effetto indotto di rendere ogni giorno più problematico il funzionamento della catena logistica e il movimento in-out dei container nei grandi porti della Cina». L' effetto domino del coronavirus, prosegue Longo, «sta colpendo pesantemente anche le linee marittime dei traffici container, con diminuzioni superiori al 30% nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte fra la Cina e l' Europa». Questa flessione, secondo il numero uno dell' associazione, «si ripercuoterà anche sui volumi dei porti e dei terminal italiani, colpendo direttamente la catena del trasporto e generando una crisi sull' autotrasporto italiano, chiamato ad affrontare, da un lato, un certo rincaro nei prezzi del carburante (dopo il temporaneo calo causato più da logiche geopolitiche che da un effettivo rapporto fra domanda e offerta) e dall' altro le conseguenze, destinate ad accentuarsi ogni giorno di più, di una contrazione dei traffici e quindi della domanda di trasporto». Solo presso il porto di Genova, già fortemente rallentato per le carenze infrastrutturali provocate dal crollo del Morandi e dalle condizioni d' emergenza in cui versa la rete autostradale ligure, «la contrazione prevista - aggiunge Longo - sarà nell' ordine del 20% sia in import sia in export. Una medesima flessione percentuale, come valore medio, coinvolgerà tutti i soggetti che operano direttamente nelle relazioni di scambio e di traffico con la Cina». Con Pechino, afferma Longo, «abbiamo 32 miliardi di euro in import di scambi e 14 in export. E tutti ovviamente passano attraverso la filiera della logistica e dei trasporti. Se simili flussi vengono meno, ci sarà il panico nel settore. Per questo riteniamo sia necessario costruire, col ministero dei Trasporti, un' unità di crisi. Il coronavirus, infatti, non è da considerare solo sotto l' aspetto sanitario ma anche sotto il profilo economico. Questo è uno dei più eclatanti esempi degli effetti della globalizzazione». Tra l' altro, chiosa Longo, «abbiamo saputo che in Cina ci sono aziende che non sanno più dove mettere i container vuoti che sono lì e si accumulano. La catena si sta bloccando». Trasportounito, dunque, sta mettendo a punto un piano di emergenza, che, dice Longo, «abbiamo inviato oggi (ieri per chi legge, ndr) al ministero dei Trasporti», e punta alla predisposizione anticipata di misure straordinarie a salvaguardia dell' economia e del lavoro, prevedendo l' utilizzo di ammortizzatori sociali, di strumenti di flessibilità che consentano processi di riconversione aziendali, possibili misure di detassazione e defiscalizzazione nonché procedure per attenuare l' impatto dei debiti contratti dalle aziende con leasing e mutui. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

"Servono interventi di defiscalizzazione e di congelamento degli interessi bancari"

Coronavirus allarme traffici

I trasportatori chiedono un piano di emergenza Dalla Cina effetto domino per navi, container e tir

Coronavirus allarme traffici

I trasportatori chiedono un piano di emergenza
Dalla Cina effetto domino per navi, container e tir

Dalla Cina con terrore. Con il terrore che l' allarme- coronavirus si abbatta come un maglio sui traffici portuali. Per fermare la psicosi è doveroso ancorarsi ai fatti, ma è fuori di dubbio che la flessione dei movimenti delle merci sulle banchine liguri cominci già ad avvertirsi. E questo soprattutto a Genova, primo porto d' Italia per traffici di container e primo nell' interscambio commerciale con la Cina. Il dato di gennaio parla di un calo di pochi punti percentuali (il 5), ma sarà nei prossimi mesi che si misurerà il peso della flessione. A lanciare l' allarme è il mondo dell' autotrasporto, una delle realtà più a contatto con la merce che, scaricata dalle navi, deve poi essere portata a destinazione. Al momento si calcola che in Cina il Coronavirus e la coincidenza dell' epidemia con il Capodanno cinese abbia messo fuorigioco fra il 40 e il 50% degli autisti di Tir con l' effetto indotto di rendere ogni giorno più problematico il funzionamento della catena logistica e il movimento in- out dei container nei grandi porti della Cina. «L' effetto domino del Coronavirus - spiega Trasportounito, associazione che riunisce circa duemila imprese in Italia, seicento delle quali in Liguria - sta colpendo pesantemente anche le rotte marittime dei traffici container con diminuzioni superiori al 30% nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte fra la Cina e l' Europa». Una flessione che andrà inevitabilmente a incidere anche sui volumi dei porti e dei terminal, punendo nel contempo la catena logistica. Cosa, questa, che provocherà «una crisi sull' autotrasporto italiano chiamato da un lato, ad affrontare un certo rincaro nei prezzi del carburante (dopo il temporaneo calo causato più da logiche geopolitiche che da un effettivo rapporto fra domanda e offerta), e dall' altro le conseguenze destinate ad accentuarsi ogni giorno di più di una contrazione dei traffici e quindi della domanda di trasporto » continua il documento di Trasportounito. Solo per quanto riguarda il porto di Genova, che già paga il prezzo delle sue carenze infrastrutturali, il calo stimato è nell' ordine del 20% sia in import sia in export. Analoga flessione percentuale, come valore medio, coinvolgerà tutti i soggetti che operano direttamente nelle relazioni di scambio e di traffico con la Cina. In parallelo con l' allarme economico resta sempre attivo il fronte di valutazione sull' epidemia da parte della task force ligure. « Nel corso della riunione è emerso che, ad oggi, il quadro epidemiologico regionale e nazionale è invariato e sono stati approfonditi i temi relativi all' organizzazione di eventuali azioni di risposta del Sistema sanitario regionale, da mettere in atto in caso di necessità - spiega una nota - Inoltre, è stata valutata l' opportunità di aderire ad attività di formazione dedicata per il personale del Sistema sanitario ligure: la prima, attraverso l' Istituto Superiore di Sanità in modalità e- learning, l' altra con la formula " in presenza", da svolgersi presso le Aziende sanitarie della Liguria, a cura dei professionisti liguri esperti in materia Igiene e Malattie infettive ». La task force ligure, prosegue la nota, si sta muovendo in modo omogeneo e coordinato, con il lavoro di Matteo Bassetti, direttore dell' Unità Operativa Clinica Malattie Infettive delSan Martino e Filippo Ansaldi, direttore della Prevenzione e programmazione di Alisa, che hanno inoltre evidenziato che le comunicazioni scientifiche « non devono essere fuorvianti o generare inutili allarmismi » , come accaduto negli ultimi gi

orni, in alcuni casi, a livello nazionale. Anche la Chiesa, infine, invita alla cautela, restando sempre ancorati ai fatti, senza cedere ad allarmismi e psicosi, in una situazione internazionale comunque complessa. Un monito che chiama in causa anche il rapporto fra uomo e ambiente esterno, con il primo sempre troppo so llecito a sottolineare la sua superiorità. « L' uomo occidentale a volte si crede padrone della vita ma basta poco, un virus, ed è ricondotto alla realtà » ha ricordato nei giorni scorsi il cardinale Angelo Bagnasco, arcivescovo di Genova e presidente dei vescovi europei. « Mi pare che la comunità internazionale cerchi di mettere in atto tutto quello che è possibile per tamponare, per frenare, anzi per debellare e far fronte ai casi che si sono verificati. Speriamo che la cosa, non solo si limiti, ma si risolva totalmente - ha proseguito il cardinale - sarebbe bene anche diventare più umili di fronte al mondo, alla vita, alla ricerca, perché l' uomo occidentale, a volte, si crede padrone della vita ma basta poc o, un virus, ed è ricondotto alla realtà». - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

FerPress

Genova, Voltri

Trasportounito: in preparazione piano di emergenza per effetto Coronavirus su autotrasporto che verrà presentato al MIT

(FERPRESS) - Roma, 17 FEB - "Si calcola che in Cina il Coronavirus e la coincidenza dell' epidemia con il Capodanno cinese abbia messo fuorigioco fra il 40 e il 50% degli autisti di TIR con l' effetto indotto di rendere ogni giorno più problematico il funzionamento della catena logistica e il movimento in-out dei container nei grandi porti della Cina. L' effetto domino del Coronavirus sta colpendo pesantemente anche le rotte marittime dei traffici container con diminuzioni superiori al 30% nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte fra la Cina e l' Europa". Lo riferisce in una nota Trasportounito che prosegue "inevitabilmente questa flessione si ripercuoterà anche sui volumi dei porti e dei terminal italiani, colpendo direttamente la catena del trasporto e generando una crisi sull' autotrasporto italiano chiamato da un lato, ad affrontare un certo rincaro nei prezzi del carburante (dopo il temporaneo calo causato più da logiche geopolitiche che da un effettivo rapporto fra domanda e offerta), e dall' altro le conseguenze destinate ad accentuarsi ogni giorno di più di una contrazione dei traffici e quindi della domanda di trasporto. Solo al porto di Genova, già fortemente rallentato per le note carenze infrastrutturali, la contrazione prevista sarà nell' ordine del 20% sia in import sia in export. Medesima flessione percentuale, come valore medio, coinvolgerà tutti i soggetti che operano direttamente nelle relazioni di scambio e di traffico con la Cina". "Trasportounito - conclude la nota - sta mettendo a punto un piano di emergenza che verrà presentato al Ministero dei Trasporti per la predisposizione anticipata di misure straordinarie a salvaguardia dell' economia e del lavoro, prevedendo l' utilizzo di ammortizzatori sociali, di strumenti di flessibilità che consentano processi di riconversione aziendali, possibili misure di detassazione e defiscalizzazione nonché procedure di sospensione coordinate e pianificate dei finanziamenti in corso".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Genova24

Genova, Voltri

Coronavirus, Trasportounito: "Ecco il nostro piano per fronteggiare il calo dei traffici"

Lo presenterà al Mit: "Ammortizzatori sociali, defiscalizzazione, finanziamenti, al porto di Genova si prevede un calo del 20% dei traffici"

COMUNICATO STAMPA

Genova . Riceviamo e pubblichiamo dall' associazione di categoria Trasportounito l' appello per la ricerca di soluzioni per contrastare il calo dei traffici legato all' emergenza Coronavirus. L' associazione presenterà un proprio piano strategico al ministero dei Trasporti. 'Si calcola che in Cina il Coronavirus e la coincidenza dell' epidemia con il Capodanno cinese abbia messo fuorigioco fra il 40 e il 50% degli autisti di tir con l' effetto indotto di rendere ogni giorno più problematico il funzionamento della catena logistica e il movimento in-out dei container nei grandi porti della Cina. L' effetto domino del Coronavirus sta colpendo pesantemente anche le rotte marittime dei traffici container con diminuzioni superiori al 30% nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte fra la Cina e l' Europa. Inevitabilmente questa flessione si ripercuoterà anche sui volumi dei porti e dei terminal italiani, colpendo direttamente la catena del trasporto e generando una crisi sull' autotrasporto italiano chiamato da un lato, ad affrontare un certo rincaro nei prezzi del carburante (dopo il temporaneo calo causato più da logiche geopolitiche che da un effettivo rapporto fra domanda e offerta), e dall' altro le conseguenze destinate ad accentuarsi ogni giorno di più di una contrazione dei traffici e quindi della domanda di trasporto. Solo al porto di Genova, già fortemente rallentato per le note carenze infrastrutturali, la contrazione prevista sarà nell' ordine del 20% sia in import sia in export. Medesima flessione percentuale, come valore medio, coinvolgerà tutti i soggetti che operano direttamente nelle relazioni di scambio e di traffico con la Cina. Trasportounito sta mettendo a punto un piano di emergenza che verrà presentato al ministero dei Trasporti per la predisposizione anticipata di misure straordinarie a salvaguardia dell' economia e del lavoro, prevedendo l' utilizzo di ammortizzatori sociali, di strumenti di flessibilità che consentano processi di riconversione aziendali, possibili misure di detassazione e defiscalizzazione nonché procedure di sospensione coordinate e pianificate dei finanziamenti in corso'.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Informare

Genova, Voltri

Trasportounito, il coronavirus avrà un forte impatto negativo sull' autotrasporto

Per l' associazione, l' attività a servizio del porto di Genova accuserà una flessione del 20% Secondo Trasportounito, l' impatto negativo dell' epidemia di coronavirus sull' attività dell' autotrasporto a servizio dei traffici movimentati dal porto di Genova sarà nell' ordine del 20% sia in import sia in export. Si calcola - ha spiegato l' associazione sindacale - che in Cina il coronavirus e la coincidenza dell' epidemia con il Capodanno cinese abbia messo fuorigioco fra il 40 e il 50% degli autisti di Tir. con l' effetto indotto di rendere ogni giorno più problematico il funzionamento della catena logistica e il movimento in-out dei container nei grandi porti della Cina, e che l' effetto domino del coronavirus stia colpendo pesantemente anche le rotte marittime dei traffici container con diminuzioni superiori al 30% nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte fra la Cina e l' Europa. Inevitabilmente - ha osservato l' associazione dell' autotrasporto - questa flessione si ripercuoterà anche sui volumi dei porti e dei terminal italiani, colpendo direttamente la catena del trasporto e generando una crisi sull' autotrasporto italiano chiamato da un lato, ad affrontare un certo rincaro nei prezzi del carburante (dopo il temporaneo calo causato più da logiche geopolitiche che da un effettivo rapporto fra domanda e offerta), e dall' altro le conseguenze destinate ad accentuarsi ogni giorno di più di una contrazione dei traffici e quindi della domanda di trasporto. Solo al porto di Genova, già fortemente rallentato per le note carenze infrastrutturali - ha specificato Trasportounito - la contrazione prevista sarà nell' ordine del 20% sia in import sia in export. Medesima flessione percentuale, come valore medio, coinvolgerà tutti i soggetti che operano direttamente nelle relazioni di scambio e di traffico con la Cina. L' associazione ha reso noto che sta mettendo a punto un piano di emergenza che verrà presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la predisposizione anticipata di misure straordinarie a salvaguardia dell' economia e del lavoro, prevedendo l' utilizzo di ammortizzatori sociali, di strumenti di flessibilità che consentano processi di riconversione aziendali, possibili misure di detassazione e defiscalizzazione nonché procedure di sospensione coordinate e pianificate dei finanziamenti in corso.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Coronavirus, l' autotrasporto chiede un piano di emergenza per il crollo dei traffici

GENOVA - L' effetto domino del Coronavirus si sta già facendo sentire sui traffici : solo al porto di Genova, già fortemente rallentato per le note carenze infrastrutturali, la contrazione prevista sarà nell' ordine del 20% sia in import sia in export. È questo l' allarme lanciato dal settore dell' autotrasporto che tramite un comunicato stampa fa sapere che "Trasportounito sta mettendo a punto un piano di emergenza che verrà presentato al Ministero dei Trasporti per la predisposizione anticipata di misure straordinarie a salvaguardia dell' economia e del lavoro, prevedendo l' utilizzo di ammortizzatori sociali, di strumenti di flessibilità che consentano processi di riconversione aziendali, possibili misure di detassazione e defiscalizzazione nonché procedure di sospensione coordinate e pianificate dei finanziamenti in corso". I dati richiedono un piano di emergenza dato che "si calcola che in Cina il Coronavirus e la coincidenza dell' epidemia con il Capodanno cinese abbia messo fuorigioco fra il 40 e il 50% degli autisti di TIR con l' effetto indotto di rendere ogni giorno più problematico il funzionamento della catena logistica e il movimento in-out dei container nei grandi porti della Cina. L' effetto domino del Coronavirus sta colpendo pesantemente anche le rotte marittime dei traffici container con diminuzioni superiori al 30% nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte fra la Cina e l' Europa", prosegue la nota stampa. Inevitabili le ripercussioni sui terminal italiani e quelli liguri , così come quelle sull' autotrasporto dovranno affrontare un certo rincaro nei prezzi del carburante (dopo il temporaneo calo causato più da logiche geopolitiche che da un effettivo rapporto fra domanda e offerta), ma anche le conseguenze destinate ad accentuarsi ogni giorno di più di una contrazione dei traffici e quindi della domanda di trasporto. Lo stesso danno lo avranno tutti tutti i soggetti che operano direttamente nelle relazioni di scambio e di traffico con la Cina. Approfondimenti Coronavirus, riunione della task force: "In Liguria nessun caso sospetto" Coronavirus, nuove norme per gli studenti in arrivo dalla Cina: sorveglianza attiva per 2 settimane Vado Ligure, il Coronavirus blocca la festa del nuovo terminal Coronavirus, cinesi in piazza a Genova: "Non siamo virus, viviamo qui come voi" Coronavirus, il cardinale Bagnasco: "Umilt di fronte alla vita e alla ricerca" Video Coronavirus: titolare bar a Manarola: "Non c' discriminazione verso turisti asiatici, il paese ha reagito bene" Coronavirus, discriminazione verso i cinesi, il presidente del conservatorio: "La musica aiuta a superare queste asprezze" Coronavirus, ecco la stanza di isolamento al San Martino Coronavirus, Viale: "Studenti in arrivo dalla Cina monitorati dalle Asl" Commenti.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

TeleBorsa

Genova, Voltri

EconomiaTrasporti

Coronavirus: possibile crisi autotrasporto italiano, allo studio piano di emergenza

Trasportounito: misure straordinarie, da ammortizzatori a detassazione

(Teleborsa) - In Cina il Coronavirus e la coincidenza dell' epidemia con il Capodanno cinese ha messo fuorigioco fra il 40 e il 50% degli autisti di TIR con l' effetto indotto di rendere ogni giorno più problematico il funzionamento della catena logistica e il movimento in-out dei container nei grandi porti della Cina. L' effetto domino del Coronavirus sta colpendo pesantemente anche le rotte marittime dei traffici container con diminuzioni superiori al 30% nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte fra la Cina e l' Europa. Lo afferma Trasportounito in una nota, sottolineando che "inevitabilmente" questa flessione si ripercuoterà anche sui volumi dei porti e dei terminal italiani, colpendo direttamente la catena del trasporto e generando una crisi sull' autotrasporto italiano chiamato da un lato, ad affrontare un certo rincaro nei prezzi del carburante (dopo il temporaneo calo causato più da logiche geopolitiche che da un effettivo rapporto fra domanda e offerta), e dall' altro le conseguenze destinate ad accentuarsi ogni giorno di più di una contrazione dei traffici e quindi della domanda di trasporto. Solo al porto di Genova, prosegue la nota, già fortemente rallentato per le note carenze infrastrutturali , la contrazione prevista sarà nell' ordine del 20% sia in import sia in export . Medesima flessione percentuale, come valore medio, coinvolgerà tutti i soggetti che operano direttamente nelle relazioni di scambio e di traffico con la Cina. Trasportounito sta mettendo a punto un " piano di emergenza " che verrà presentato al Ministero dei Trasporti per la predisposizione anticipata di misure straordinarie a salvaguardia dell' economia e del lavoro, prevedendo l' utilizzo di ammortizzatori sociali, di strumenti di flessibilità che consentano processi di riconversione aziendali, possibili misure di detassazione e defiscalizzazione nonché procedure di sospensione coordinate e pianificate dei finanziamenti in corso.

Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

RETROPORTI

Logistica, Piacenza e Alessandria in lotta per le merci liguri

In campo anche Cma Cgm: un nuovo treno per collegare Genova al polo emiliano Basso Piemonte in allarme: imprese e sindacati temono il rischio isolamento

Logistica, Piacenza e Alessandria in lotta per le merci liguri

Nuovi modelli Fca, 100 assunti a Torino

I trattori Goldoni di Carpi verso il concordato in bianco

Marco Morino - milano Si fa serrata la competizione tra i poli logistici di Piacenza e Alessandria per conquistare l' ambito ruolo di retroporto della costa ligure e degli scali di Genova, Savona-Vado e La Spezia. La novità delle ultime settimane è che Piacenza potrebbe sorpassare Alessandria e diventare il punto di riferimento privilegiato per il trasporto merci dalla Liguria alla Pianura Padana e, da qui, verso l' Europa. Una prospettiva che ha creato scompiglio tra operatori e sindacati alessandrini, che parlano apertamente di «rischio isolamento» per il basso Piemonte. Nuovo treno per Piacenza Dalle parole (scritte) ai fatti. Qualche giorno dopo la firma del protocollo d' intesa tra le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte con Comune e Provincia di Piacenza per lo sviluppo delle relazioni logistiche tra il Nord Ovest e il polo emiliano (si veda «Il Sole 24 Ore» del 22 gennaio) è partito un nuovo treno merci dal porto di Genova in direzione Piacenza. L' 8 febbraio, riferisce il portale Ferpress, è scattato il servizio offerto da Cma Cgm, società francese tra le prime compagnie di navigazione del mondo, con trazione affidata alla compagnia ferroviaria privata Gts Rail. Il Piacenza Rail Shuttle, così si chiama la linea, prevede tre partenze settimanali 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. 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 (Mediterraneo-Medio Oriente/India), Nemo (Nord Europa-Mar Mediterraneo-Australia-Asia meridionale-Subcontinente indiano) e Sirius (Costa Est del Sud 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 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. La Liguria guarda a Est «Secondo quanto previsto dalla Legge Genova - spiega l' assessore regionale ligure ai Porti e alla Logistica, Andrea Benveduti - Piacenza e la sua provincia sono tra le aree incluse nella Zona logistica speciale e pertanto abbiamo ritenuto fondamentale fare sistema, in chiave di retroporto. Con la conclusione dei lavori del Terzo valico e il potenziamento della linea ferroviaria per Voghera, Piacenza svolgerà un ruolo di snodo logistico fondamentale per i porti della Liguria per by-passare Milano e raggiungere, tramite le linee della media padana, il Brennero e il mercato transalpino. Un' opportunità strategica - conclude l' assessore - per la Liguria, ma anche per l' Emilia-Romagna, che oggi pesa il 26% sui traffici del porto della Spezia. Piacenza dispone di una rete stradale di primario sviluppo a livello nazionale oltre a rappresentare un fondamentale crocevia di importanti linee quali la Milano-Bologna e la Bologna-Torino». Il polo logistico di Alessandria «Alessandria ha e continuerà ad avere un ruolo strategico come polo logistico internazionale e in particolare come retroporto della vicina Liguria». A dirlo è il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio. Affermazioni, queste, che sarebbero rafforzate anche dai «2 milioni

Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

di euro che proprio nel decreto Genova sono stati inseriti per la progettazione di Alessandria smistamento». L' area meridionale del Piemonte orientale ovvero l' alessandrino, per la sua posizione alle spalle del sistema portuale ligure dispone di una particolare vocazione logistica rispetto agli importanti flussi di merci che dà e per i porti liguri si proiettano verso la pianura. Pertanto in questo territorio si sono concentrati nel tempo numerosi insediamenti logistici tra cui l' interporto di Rivalta Scrivia, che offre anche servizi doganali e terminalistici diretti al trasporto e alla distribuzione, gestito dalla società Katoen Natie, il Terminal Hub Europe, un terminal ferroviario container già connesso con i porti liguri, collegato con la stazione di Rivalta Scrivia posta sulla linea Novi Ligure-Tortona. A poca distanza è localizzato il polo logistico di Pozzuolo Formigaro all' interno del quale sono presenti operatori logistici che offrono servizi anche di logistica altamente integrata. A sud l' interporto di Arquata Scrivia posizionato in prossimità dell' autostrada A7 connesso alla linea ferroviaria per Genova che offre in particolare servizi di stoccaggio e container. L' offerta logistica dell' alessandrino è completata da ben tre scali merci ferroviari: Alessandria smistamento, Casale Monferrato e Novi ligure. Ora, però, sul polo logistico di Alessandria e del basso Piemonte si allunga l' ombra di Piacenza. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

gian enzo duci Il presidente degli agenti marittimi italiani: «Bene Monti Chi decide le opere dovrà venire da istituzioni o associazioni di settore»

«Il modello Genova? Andrebbe attuato subito, come le vere rivoluzioni»

ArcelorMittal e Ilva prendono tempo: per gli indiani possibili due exit strategy

«Il modello Genova? Andrebbe attuato subito, come le vere rivoluzioni»

La proposta di Pasqualino Monti va raccolta e subito: l' essenziale è che sia sviluppata coerentemente. Se deve essere una rivoluzione, allora una rivoluzione sia». Gian Enzo Duci, numero uno degli agenti marittimi italiani, sposa il modello Genova che piace a Pasqualino Monti. Il presidente del porto di Palermo, in un' intervista al Secolo XIX, aveva sottolineato come grazie al commissariamento, sia stato possibile realizzare una grande opera in poco tempo, superando tutti gli ostacoli della burocrazia. Monti individua 25-30 opere prioritarie e «ha sollevato un tema che sarebbe un peccato considerare una mera provocazione». Il presidente del porto di Venezia Pino Musolino, però, non sembrava così d' accordo con il collega. Ha detto: «Sarebbe come ammettere che il sistema è incapace di funzionare».... È stato il presidente del porto di Palermo, Pasqualino Monti, a proporre, in un' intervista pubblicata nei giorni scorsi dal Secolo XIX, il "modello Genova" per le grandi opere in Italia. occupazionali derivanti dall' efficientamento del sistema». **Torniamo al modello Genova: perché è una best practice?** «La metodologia adottata dal "decreto Genova" per la ricostruzione del Morandi ha inciso in modo determinante sulla stratificazione delle relative procedure burocratiche ed è da qui che bisognerebbe partire per scardinare i vincoli procedurali ed amministrativi che bloccano il nostro sistema infrastrutturale». **Da dove cominciare?** «Alla base di tutto si colloca un fattore chiave. E' essenziale superare un sistema che dà l' impressione di considerare gli amministratori pubblici come potenziali corrotti o peggio come aspiranti ladri e che misura e controlla gli stessi solo in funzione dell' assenza di questi reati e non per i risultati raggiunti. Ora basta». -

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Il sindaco incontra i comitati a Cornigliano i tir per 24 mesi

Bucci insiste sul carattere provvisorio della soluzione e promette impianti sportivi nella zona Ma le associazioni chiedono garanzie: " Non vorremmo che i camion poi non se ne andassero più"

Il sindaco incontra i comitati a Cornigliano i tir per 24 mesi

"Città e porto scelgano altre aree"

di Valentina Evelli « L' autoparco si farà a Cilla Bombrini » . Nessuna marcia indietro da parte del sindaco sull' area di Cornigliano. Nell' incontro di ieri a Palazzo Tursi con i rappresentanti dei comitati, dopo giorni di polemiche e mobilitazioni, si è aperto però uno spiraglio di trattativa con l' ennesima promessa per il quartiere. « Il sindaco è stato chiaro , in quelle aree dietro a Villa Bombrini purtroppo i tir ci arriveranno. Parliamo di 220 tir al giorno ma è disponibile a dare qualcosa in cambio a Cornigliano - spiega Giampiero Morstabilini, presidente dell' associazione Cornigliano Per la Città- E ora saranno i cittadini a dover decidere cosa fare. Ci confronteremo in un' assemblea pubblica nei prossimi giorni» . Una trattativa aperta su più fronti. Da una parte le tempistiche che il sindaco si è impegnato a mettere nero su bianco in un accordo condiviso, dall' altro la compensazione che potrebbe interessare i quartieri di Cornigliano ma anche progetti sportivi. « Si parla di 12 mesi più 12 mesi, praticamente due anni, per far fronte a una situazione di emergenza - continua Cristina Pozzi, presidentessa dell' associazione Per Cornigliano - Prima di trovare una soluzione definitiva che potrebbe essere individuata nell' area dell' ex Ilva». Ma alcuni comitati chiedono di ridurre il progetto a sei mesi. Il tempo di mettere in sicurezza della sponda destra del Polcevera poi l' area dovrebbe essere liberata . «Perché si sa come finisce, soprattutto da queste parti - continua Massimo Oliveri, presidente del civ Cornigliano - La paura è che le promesse non vengano mantenute e resteranno i tir ben oltre i due anni promessi dal sindaco. Noi abbiamo già pagato abbastanza ». Una vicenda, quella dell' autoparco di Cornigliano, che accende gli animi: con il sindaco Bucci che non intende smantellarla, su un' area già occupata dai container dell' azienda Spinelli e che invece avrebbe da tempo essere convertito a parco urbano, come sigillato nell' Accordo di programma del 2005. Vicenda che ha portato nei giorni scorsi persino alle dimissioni da parte della presidentessa della Società per Cornigliano, Cristina Repetto e a una mobilitazione ai giardini Melis di tutto il quartiere. Ma ora il sindaco mette sul tavolo anche una compensazione. Alcune associazioni hanno proposto di accelerare i tempi per la riqualificazione in via Cornigliano. « I cantieri sono aperti dallo scorso settembre, in quattro mesi ci risultano che siano già in ritardo di sei - continua Giampiero Morstabilini al termine dell' incontro (mentre Riccardo Ottonell , tra i promotori del confronto, non è potuto entrare perché non risultava accreditato) - Abbiamo richiesto più personale, ci sono solo quattro operai all' opera, ma non c' è modo di allargare il cantiere. Si è parlato persino di chiudere tutta la via per velocizzare le operazioni ma sarebbe impensabile riversare tutto il traffico sulla Guido Rossa». Mentre i nodi da sciogliere restano ancora molti, con i 200 tir al giorno diretti all' autoparco che i residenti temono possano mandare in tilt il traffico soprattutto sulla rotonda di via San Giovanni D' Acri, mentre le "donne di Cornigliano" non mollano. Invieranno alla Prefetta di Genova una diffida a procedere per l' amministrazione, in contrasto con l' accordo del 2005 e con il puc. E anche lo scontro politico non si placa. Sulla questione è intervenuto anche il gruppo Pd. " Non è

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

possibile che il sindaco Bucci, con un colpo di penna, violi le prescrizioni di uno strumento urbanistico come il Puc senza passare dal Consiglio comunale e disattenda l' accordo di programma senza un confronto con tutti i soggetti sottoscrittori. Persino la rapida conclusione dei lavori a Cornigliano è un diritto dei residenti della zona e non può essere barattato con una nuova servitù - si legge in una nota- Le regole ci sono e vanno rispettate. L' area per i mezzi pesanti esiste già e l' Autorità portuale ha persino messo a bilancio 70 milioni di euro per attrezzarla".

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

L' intervento Ancora una volta si giustifica il provvedimento con una occasione da non perdere per aspetti occupazionali

"Città e porto scelgano altre aree"

Il sindaco incontra i comitati a Cornigliano i tir per 24 mesi

"Città e porto scelgano altre aree"

di Alessandro Repetto * Da giorni assisto sui media locali ad un acceso confronto sulla ipotesi di trasferire presso aree adiacenti a Villa Bombrini di Cornigliano un autoparco per i tir al fine di facilitare, a detta di qualche operatore, il transito da e per il porto. Orgoglioso di essere stato nel 2005,quale presidente della Provincia di Genova, tra i sottoscrittori dell' accordo di programma che ha consentito al Ponente cittadino di recuperare una vivibilità ambientale fino ad allora compromessa ho sempre riconosciuto che ciò è stato reso possibile grazie alla lotta delle donne di Cornigliano ed alla paziente ed intelligente elaborazione di intenti degli amministratori degli enti locali (per la Provincia la Prof. ssa Vincenzi) che hanno saputo dialogare anche con governi di diverso colore politico per raggiungere l' obiettivo di equilibrio tra ambiente ed occupazione. La strada a mare che dopo la sciagura del ponte Morandi ha alleviato le difficoltà del traffico genovese è frutto di quell' accordo ed ha consentito alle attuali amministrazioni di usufruire di opere parzialmente costruite o comunque di iter burocratici e progettazioni già in itinere. La Regione Liguria con legge 13 giugno 2002 a firma Presidente Biasotti promuoveva la costituzione di una Società di scopo con la finalità di gestire le aree sdemanializzate destinate oltreché al recupero del tessuto urbano di Cornigliano ad insediamenti socio produttivi di rilevante interesse regionale, ambientalmente compatibili. Pare assodato che la proposta di un insediamento di Tir non vada in quella direzione. Ancora una volta si giustifica tale provvedimento con una occasione da non perdere per aspetti occupazionali e che comunque tale soluzione avrà natura di provvisorietà. Vorrei ricordare che già in passato fu concessa la locazione di una parte di tali aree per facilitare la rimozione dei container dalla collina degli Erzelli, procedura che venne ritenuta impropria in sede giudiziaria, condannando la Società di Cornigliano a richiedere la restituzione delle aree, cosa che avvenne dopo molti anni. Anche i depositi presso l' Areoporto di Sestri avrebbero dovuto essere rimossi ad avvenuta ultimazione della nuova sede da parte del gestore, ma chi scende a Genova ha la opportunità di godere, ancora oggi, della visione di pile di 15/20 metri di container. Memori del passato sia il Sindaco che il Presidente dell' Autorità Portuale dovrebbero ricercare soluzioni alternative, sottraendosi ad eventuali ricorsi presso la Magistratura che li vedrebbe, a mio avviso, soccombenti, anche in considerazione della natura giuridica della Società di Cornigliano proprietaria delle aree. * ex Presidente Provincia di Genova

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Avvenire

Genova, Voltri

Genova, la protesta in porto «No alla nave delle armi»

DANIELA FASSINI

Genova, la protesta in porto «No alla nave delle armi»

Tragedia dell'airbag, ora si chiede sicurezza

Torino, in nove a processo per la tragedia di piazza San Carlo

Non c' è stata 'obiezione di coscienza'. I portuali di Genova, alle 13 in punto hanno iniziato a caricare il cargo battente bandiera saudita Bahri Yambu. Malgrado le proteste, con tanto di razzi e il presidio di un centinaio di lavoratori durante l' attracco di quella che è stata ribattezzata da tutti la 'nave delle armi', i lavoratori han tirato dritto. Un centinaio i manifestanti che hanno risposto all' appello del collettivo autonomo lavoratori portuali (Calp) che dal maggio scorso tiene alta l' attenzione nei confronti della compagnia saudita Barhi, accusata di trasportare armamenti e componenti militari che vengono poi utilizzati nel conflitto in Yemen. A fine mattinata un gruppo di lavoratori del porto ha avuto un colloquio con il delegato sindacale del terminal Gmt per chiedere se i lavoratori del terminal sono stati informati dei tipo di carico della nave e dei rischi per la sicurezza. La richiesta di proporre ai marittimi di astenersi dalla prestazione lavorativa a bordo della nave però è caduta nel vuoto. Anche se il materiale caricato nel porto genovese era di tipo civile, il fatto che la nave nella sua pancia trasportasse armamenti militari, aveva messo in allarme i portuali e le associazioni che da anni si battono per la pace e chiedono lo stop agli armenti. Fra queste anche Pax Christi. «In queste ore la nave saudita 'Bahri Yanbu' transiterà nel porto civile di Ge- nova dove potrebbe anche caricare attrezzature militari dirette in Arabia Saudita - segnala il presidente di Pax Christi, monsignor Giovanni Ricchiuti - In molti hanno già espresso la propria contrarietà e opposizione - e anche come Pax Christi lo abbiamo fatto in passato - a questo attracco. Esprimo la mia solidarietà ai lavoratori del porto che si rifiutano di collaborare con il loro lavoro per non essere complici della guerra. Anche papa Francesco aveva detto 'hanno fatto bene'». «Da tempo denunciamo questa situazione, in cui anche l' Italia vende armi, prodotte dalla Rwm, all' Arabia Saudita che poi le usa per bombardare lo Yemen. Tutto questo è inammissibile! - prosegue il presule - Episodi come quello di Genova del cargo saudita 'Bahri Yanbu', e anche la notizia che l' Italia si prepara a vendere due fregate militari all' Egitto non fanno certo del Mediterraneo un mare di pace. Per questo sono convinto che non si debba tacere! Se si vuole la pace bisogna costruire la pace e non la guerra. Purtroppo sembra prevalere sempre più una cultura di guerra e la convinzione che la strada delle armi possa essere percorsa con facilità e superficialità». Anche Amnesty punta il dito contro i «porti aperi alle armi e chiusi ai migranti ». «L' opinione pubblica deve sapere: in questo momento una nave carica di armi si trova al porto di Genova - scrive la Ong su Twitter - La nave è diretta in Arabia Saudita. I lavoratori portuali insieme alla nostra e ad altre associazioni stanno protestando contro questa vergogna. Porti chiusi alle armi!». «Nessun porto italiano deve essere disponibile ai mercanti di armi e al regime saudita impegnato in una terribile guerra in quella regione» afferma Nicola Fratoianni di Sinistra Italiana-Leu. «Chiederemo in Parlamento per quale motivo è stato autorizzato l' attracco della nave della compagnia saudita Bhari. Episodi di questo genere - conclude Fratoianni - non devono più accadere». Anche il sindaco Luigi De Magistris, si unisce ai no. «Il porto di Napoli è denuclearizzato. Diciamo ora 'no' allo sbarco, nel porto della nostra città, di navi con carico di armi, con il serio rischio che siano destinate al conflitto in Yemen». RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Torna la nave delle armi, il porto alza la voce: «Mai complici di guerre»

Presidio promosso dal collettivo autonomo dei lavoratori contro la Bahri Yanbu In piazza la rete pacifista. «Non ha eseguito alcuna operazione ma non torni più»

Trasporti e sicurezza

Torna la nave delle armi, il porto alza la voce: «Mai complici di guerre»

Schianto in A10 a Cogoleto Camion prende fuoco

Marco Grasso /ja Bahri Yanbu ritorna a Genova accompagnata dai fischi, dai fumogeni e dalle proteste. Ad attendere la nave, carica di armamenti diretti in Arabia Saudita, c' è oltre un centinaio di manifestanti. Attivisti che hanno risposto all' appello del Collettivo autonomo lavoratori portuali (Calp), e che appartengono a una galassia composita di associazioni cattoliche e pacifiste, as sociazioni per i diritti umani, formazioni sindacali e della sinistra radicale. Il presidio ieri mattina ha bloccato il varco di Ponte Etiopia. Una mobilitazione che sembra la riedizione del corteo che, nel maggio dell' anno scorso, aveva costretto l' armatore ad aggirare lo scalo genovese, un boicottaggio elogiato anche da Papa Francesco. LE PAROLE DI BERGOGLIO: «BRAVI» Questa volta le cose vanno in maniera diversa. Del resto, diverse sono le condizioni: contrariamente a quell' ultima oc casione, il cargo non deve effettuare operazioni nel porto di Genova, ma solo un transito. A bordo ci sono armi che, accusano le associazioni, sono destinate a essere usate nella guerra civile in Yemen, una catastrofe umanitaria che ha colpito soprattutto la popolazione civile (secondo le stime ufficiali sono almeno 70 mila le vittime civili). Le proteste hanno accompagnato la portacontainer saudita nelle sue tappe precedenti, in Spagna e in Francia. In questa fermata italiana, tuttavia, non sono previste operazioni di carico di armi. In altre parole, è tutto legale e autorizzato. Ragione che ha spinto la Cgil, solidale con le ragioni di fondo della manifestazione, a non scendere in piazza, e a battere un' altra via, insieme ad Amnesty International (presente anche alla manifestazione di piazza): un tavolo con il Prefetto Carmen Per rotta per richiedere al governo di vietare questo tipo di transiti, quando coinvolgono rifornimenti diretti a conflitti di questo tipo. Il cargo è entrato in rada alle 10, ed è stato accompagnato nelle manovre fino al terminal Gmt (Genoa metal terminal). Le proteste sono cominciate non appena la nave è comparsa sulle banchine, dietro a un cordone di sicurezza di polizia e carabinieri. «Quella nave sicuramente non ha caricato armi nel porto di Genova, di questo siamo certi - dice Riccardo Rudino, portavoce del Comitato autonomo lavoratori portuali, che ha sollevato ormai da me si l' attenzione sulla Bahri Yanbu - Tuttavia, transita piena di ogni sorta di armamento e noi siamo qui per ribadire che non vogliamo renderci complici di tutto questo». Alcuni mesi fa lo stesso Papa Francesco aveva elogiato, seppur indirettamente, la sollevazione dei portuali genovesi. Un elogio fatto durante una conversazione con i giornalisti, durante un viaggio in aereo: «In un porto, adesso non ricordo bene - aveva commentato il Pontefice - è arrivata una nave piena di armi che doveva passare le armi a una nave più grande che doveva andare nello Yemen, e noi sappiamo cosa succede nello Yemen. I lavoratori del porto hanno detto no. Sono stati bravi! E la nave è tornata a casa sua. Un caso, ma ci insegna come si deve andare avanti, perché la pace oggi è molto debole, ma non dobbiamo scoraggiarci». «NON VOGLIAMO ESSERE COMPLICI» La protesta contro la nave delle armi aveva portato alla creazione della rete civica cittadina che ieri si è di nuovo riunita per opporsi al passaggio in porto. Una realtà che ha messo insieme, tra gli altri, associazioni come la Comunità si Sant' Egidio, di San Benedetto al Porto, Acli, Centro Banchi, scesi in piazza fianco a fianco ad autonomi, Partito Comunista dei Lavoratori, Sinistra Anticapitalista, Resistenze Internazionali, Rifondazione Comunista, Emergency,

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Cobas e Usb: «Come l' anno scorso - spiega Davide Penna - abbiamo preso una posizione molto forte Le prime proteste contro la Bahri Yanbu, nave saudita, vanno in scena l' anno scorso, tra maggio e giugno. I primi a incrociare le braccia sono i portuali del collettivo autonomo Calp, che accusano la nave di portare armamenti che saranno usati nella guerra civile in Yemen. All' appello aderiscono in breve una rete composita di associazioni. La prima protesta conquista la ribalta nazionale. Nonostante il carico sia autorizzato, il boicottaggio costringe l' armatore a cambiare porto. Dopo mille polemiche parte del materiale viaggia via terra e trova un altro porto. Anche il Papa si complimenta coi manifestanti. Questa volta la Bahri Yanbu è solo di passaggio. Ma la protesta scatta di nuovo, perché è porta comunque armi. I manifestanti chiedono al governo di fermare il transito di navi delle armi. per dire no a un porto aperto alle armi e sì a un porto aperto alla pace. Allo stesso tempo vorremmo avviare una riflessione sul futuro del porto e il grande tema della riconversione industriale. Siamo vicino a Economia disarmata, Amnesty International, abbiamo provato a organizzarci per provare a vedere cosa succede nei nostri porti senza che noi ce ne rendiamo conto. In questa occasione vogliamo ricordare l' impegno preso alcuni mesi fa da consi glieri comunali e regionali. Possiamo immaginare un' economia diversa e sostenibile, senza diventare complici di un atto ingiusto e incostituzionale». L' INCONTRO CON I LAVORATORI A fine mattinata una delegazione di lavori portuali, scortati dalla polizia, ha incontrato una rappresentanza sindacale degli operatori del terminal. Le operazioni si sono svolte regolarmente. «Chi sta partecipando alle proteste di Genova ha ragione - commenta Nicola Fratoianni, Sinistra Italiana -Leu - Nessun porto italiano deve essere disponibile ai mercanti di armi e al regime saudita impegnato in una terribile guerra in quella regione». In questi giorni un altro caso sta tenendo banco nel porto di Genova: quello della nave libanese Bana, sotto sequestro al terminal Messina per il sospetto di aver trafficato illegalmente armi tra la Turchia e la Libia (vedi articolo a fianco). Sul caso è FOTOSERVIZIO GENTILE aperta un' inchiesta della Procura, dopo le dichiarazioni di un marittimo che ha testimoniato lo smercio di carri armati e cannoni e ha chiesto all' Italia asilo politico. Gli armamenti sarebbero stati inviati da Ankara all' alleato Al Ser raj, in violazione dell' embargo deciso dalla comunità internazionale. Le operazioni sarebbero state condotte da soldat i turchi, che avrebbero "scortato" l' imbarcazione fino a Tripoli. - Marco Fagandini Tomma so Fregatti Abordo della nave c' erano almeno dieci agenti turchi. Alcuni erano militari, altri dei servizi segreti. Hanno viaggiato insieme a noi fino in Libia e stavano all' interno del garage vicino ai carri armati. Salivano due o tre per volta per mangiare nella sala mensa e una volta sulla nave si sono tolti le divise». Amin (il nome è di fantasia per tutelare la sicurezza della sua famiglia) è l' ufficiale libanese della Bana che per primo ha denunciato il traffico illegale di armi a bordo della sua nave sulla rotta Turchia -Libia. La Bana è ancora sotto sequestro in porto a Genova mentre Amin vive in una località segreta sotto protezione. Nei giorni scorsi è stato nuovamente interrogato da Digos e polizia di frontiera. Ed ha fornito nuovi e importanti elementi utili a rendere più solido il quadro accusatorio dell' inchiesta aperta per traffico internazionale di armi dalla Direzione distrettuale antimafia e antiterrorismo della Procura. In particola re, dai sostituti procuratori Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci. Amin ha rivelato agli agenti diretti da Riccardo Perisi e Lorenzo Manso che la Ban a non ha trasportato solo carri armati ma anche armi di ogni tipo. Il Secolo XIX è entrato in pos sesso dei verbali: alcuni passaggi saranno omessi per tutelare l' in dagine e la sicurezza dei marittimi che ancora si trovano a bordo. «Ho visto - evidenzia l' ufficiale libanese - carri armati con cannoni e altri più piccoli senza cannone. Nella stiva c' erano anche camion Mer cedes per il trasporto militare, alcuni dei quali dotati di radar. Dentro i mezzi ho visto delle borse nere. Qualcuno degli agenti turchi che si trova a bordo mi ha detto che conteneva no divise e sacchi a pelo». Ma non solo. All' interno del garage della Bana, secondo il racconto del marittimo "pentito", erano presenti anche «jeep Mercedes con cannoni anticarro, container con un triangolo giallo e la scritta

esplosivo oltre a mitra, cannoni e razzi». L' ufficiale ha anche raccontato alla polizia che «i contenitori neri erano guardati a vista dai soldati turchi». E che «non veniva permesso a nessuno di avvicinarsi». Lo stesso marittimo che aveva ripreso con il telefonino i carri armati nella stiva, ha evidenziato agli inquirenti di «non essere riuscito a fotografare altro proprio per la presenza degli agenti turchi a bordo». Amin ha poi svelato diversi dettagli sul viaggio attraverso il Mediterraneo: «Siamo partiti da Beirut - prosegue Amin - diretti a Mersin in Turchia. È lì che abbiamo caricato le armi per due giorni. A farlo materialmente sono stati i soldati turchi che hanno guidato i carri armati e portato le casse. Noi abbiamo atteso le operazioni di carico. Poi siamo salpati da Mersin in direzione Tripoli. Arrivati nel porto libico non abbiamo fatto praticamente nulla. Hanno aperto la rampa di accesso alla nave e ci hanno detto di andare a dormire. Quando ci siamo svegliati la nave era stata pressoc hé scaricata e le divise turche avevano lasciato l' imbarcazione». All' equipaggio è stato chiesto, secondo quanto denunciato dall' ufficiale, di mentire: «Ci hanno detto di raccontare che il motivo per cui eravamo andati in Libia era un' avaria alla nave. Dietro di noi ci sono sempre state alcune fregate. Non ho visto la bandiera e non posso dire se fossero turche o meno. Quando siamo arrivati in Libia si sono allontanate. Abbiamo fatto almeno tre o quattro viaggi di questo tipo. E ho sempre detto bugie perché ho paura per l' incolumità della mia famiglia che è in pericolo». -

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Manifesto

Genova, Voltri

PORTO DI GENOVA

Attracca la Bahri Yanbu Proteste e polemiche

Il cargo saudita con le armi per la guerra in Yemen è attraccato in anticipo al porto di Genova. Presidio della sinistra e di Amnesty contro il governo che ha permesso l' approdo «aggirando la legge». I camalli del Calp volevano astenersi dal lavoro ma «l' obiezione di coscienza con ci copriva, la Cgil doveva proclamare lo sciopero» VALOTI A PAGINA 8.

il manifesto

Aboliteli

I 5 Stelle lanciano Sergio Costa

Sfida a Conto, Renzi alza la posta

Sulla Diamond Princess 454 positivi ai test

Attracca la Bahri Yanbu Proteste e polemiche

Il Manifesto

Genova, Voltri

Bahri Yanbu a Genova, proteste e polemiche

Il cargo saudita carico d' armi attracca in porto «aggirando» la legge. Camalli costretti a lavorare: «obiezione di coscienza non ci basta»

economia

Bahri Yanbu a Genova, proteste e polemiche

Il cargo saudita carico d'armi attracca in porto «aggirando» la legge. Camalli costretti a lavorare: «obiezione di coscienza non ci basta»

Il Calp: «La Cgil non si ha dato appoggio con lo sciopero» Sulla nave sarcinate materiale civile

DEFLAGLIAMENTO DI LORI
Alstom scarica le responsabilità: è Rfi ad aver montato lo scambio

AUTOMOBILE A MALPENSA E OLBIA
Air Italy, i lavoratori si appellano alla politica: serve una soluzione

100 anni il manifesto
FERRARA MARTEDÌ 25 FEBBRAIO
Chiara Cecchetti e Alessandro Pugliese

100 anni il manifesto
SAN BENEDETTO DEL TRONTO VENERDÌ 28 FEBBRAIO
Cena a sostegno del manifesto
Mario Di Vito

Doveva arrivare oggi. Ma pur di destare meno attenzione, la Bahri Yanbu ha accelerato la sua marcia e, passato lo stretto di Gibilterra in tutta fretta è arrivata a Genova ieri mattina attorno alle 10 e trenta. Senza però cogliere di sorpresa i camalli e i pacifisti che già lo scorso maggio avevano contestato l' attracco al cargo saudita che trasporta armi per la guerra in Yemen. Proprio il successo del maggio scorso ha portato alla decisione di militarizzare il porto: ingresso proibito a chi non lavora, varchi presidiati dalle forze dell' ordine. Così ieri mattina gli attivisti sono dovuti rimanere lontani dalla nave, tenendo il presidio sotto ponte Etiopia in via Lungo Mare Canepa a Sampierdarena. Anche da lì però hanno fatto sentire la loro voce un centinaio di attivisti dei partiti della sinistra e di Amnesty con lo striscione «Shame» («vergogna»), cori e fumogeni per protestare contro l' attracco. Un presidio che si è sciolto solo alle 15. Venerdì la Cgil - a cui il Calp aveva chiesto di indire uno sciopero cittadino - aveva tenuto un presidio concluso con l' incontro con il prefetto a cui era stata richiesto «maggior controllo, rispetto della Costituzione e della risoluzione parlamentare sulla sospensione di fornitura di armi in Yemen». AD APPOGGIARE IL PRESIDIO e la protesta dei camalli ieri mattina è arrivata anche la voce di monsignor Giovanni Ricchiuti, presidente di Pax Christi: «Esprimo la mia solidarietà ai lavoratori del porto che si rifiutano di collaborare per non essere complici del la guerra. Anche papa Francesco aveva detto "hanno fatto bene". Da tempo denunciamo questa situazione in cui anche l' Italia vende armi, prodotte dalla Rwm, all' Arabia Saudita che poi le usa per bombardare lo Yemen. Tutto questo è inammissibile». IN PORTO LA TENSIONE era palpabi le. Il Calp - il Collettivo autonomo lavoratori portuali - aveva aperto «un canale informativo con il ministero degli esteri per chiedere, ai sensi della legge 185 del 1990 che norma il transito sul suolo italiano delle armi, che la nave non potesse attraccare spiega un delegato Filt Cgil che fa parte del Calp - . Ma dal ministero ci hanno fatto sapere che non era applicabile alla guerra in Yemen in quanto dal punto di vista formale è il governo, sep pur fantoccio, dello Yemen ad aver chiesto l' intervento dell' Arabia. Insomma, hanno usato un cavillo per far attraccare la nave, pur sapendo che portava armi per una guerra che sta producendo una strage umanitaria». NON POTENDO EVITARE l' attracco, il Calp puntava a bloccare le operazioni sulla Bahri Yanbu. «Una nostra delegazione - continua il membro del Calp - ha chiesto di incontrare l' Rls (Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, ndr) del molo Cmp dove la nave ha attraccato. Lui per primo si era informato con la segreteria della Cgil per astenersi dal lavoro e ci ha riferito che gli era stato risposto che l' avrebbe potuto fare come "obiezione di coscienza". Ma l' obiezione di coscienza ricade totalmente sul lavoratore e molti compagni precettati non se la sono sentita, decidendo alla fine di lavorare per non rischiare conseguenze in futuro», commenta amaro il delegato. Alla fine dunque sulla Bahri Yanbu «sono stati imbarcati due trattori, cinque camion senza rimorchio e un ampio tonnellag gio di lingotti di alluminio». Dunque non materiale militare, come accadde a maggio quando fu bloccato dalla protesta dei ca malli e delle organizzazioni pacifiste il carico di un generatore elettrico a uso militare. UNA DIFFERENZA CHE NON LENISCE l' amarezza del Calp: «Sulla nave si vedevano a vista c' occhio le armi

trasportate nei container di coperta, non in stiva», denunciano i delegati. Preoccupati che altre navi piene d' armi «con questo stratagemma possano tornare a Genova».

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

La protesta

Arriva la nave delle armi assenti la città e la Cgil

La battaglia etica dei portuali del Calp contro la Bahri Yanbu ottiene l' appoggio dei colleghi europei ma non fa breccia nella politica locale

Genova Cronaca

LA PROTESTA

Arriva la nave delle armi assenti la città e la Cgil

di Massimiliano Salvo «Vergogna, vergogna». Il coro si è alzato ieri alle 11 mentre attraccava a Genova la nave saudita Bahri Yanbu, accusata dai portuali del Calp di trasportare armi destinate alla guerra in Yemen. Ad attenderla un centinaio di manifestanti che dall' alba sopportavano la pioggia davanti al varco di Ponte Etiopia, bloccando l' ingresso principale nel porto di Sampierdarena. Il tentativo di convincere i lavoratori del terminal Gmt a non imbarcare nulla, « per uno sciopero etico », come spiegato dal Collettivo autonomo lavoratori portuali, non è però andato a buon fine: nel pomeriggio la nave ha caricato camion usati, con l' obiettivo di ripartire nelle prime ore di questa mattina. Si è conclusa così la tappa genovese della Yanbu, finita nel mirino di portuali e pacifisti già la scorsa primavera per l' intenzione di caricare a Genova materiale bellico. In quel caso la compagnia venne obbligata a trovare un' alternativa, mentre le ragioni della protesta di ieri erano diverse. Gli organizzatori hanno puntato infatti il dito contro il materiale già imbarcato: secondo il Calp la Yanbu starebbe trasportando esplosivi destinati alla guerra in Yemen, violando quindi la legge che vieta il transito di armamenti e il traffico di armi verso Paesi accusati di non rispettare i diritti umani. « Abbiamo una certezza matematica di quello che trasporta», assicurano i portuali del Calp, che mostrano sui cellulari i video inviati dai colleghi portuali di Bilbao. « Basta vedere le indicazioni sui container: etichetta rossa con stemma bianco all' interno, più un' etichetta bianca sotto che indica il tipo di merce. Si tratta di esplosivi». Nei giorni scorsi l' appello alla Cgil per proclamare uno sciopero cittadino non è però andato a buon fine. La Camera del Lavoro si è incontrata venerdì in prefettura con numerose associazioni laiche e cattoliche genovesi e ha firmato un documento che ha rivolto al Governo chiedendo di intervenire con più controlli nel porto di Genova. Ma a scendere in piazza ieri mattina la Cgil non c' era: al fianco dei portuali del Calp (che in diversi casi sono comunque iscritti alla Cgil e non essendoci lo sciopero erano in ferie, in permesso o in turno notturno) si sono presentate sigle di estrema sinistra come il Partito Comunista dei Lavoratori, il Partito comunista e Potere al Popolo, più i sindacati Usb, Si Cobas e associazioni come Amnesty International, Emergency, Agesci, Fridays For Future. Il porto è stato presidiato da polizia e carabinieri, ma in otto ore e mezza di presidio non ci sono mai stati momenti di tensione. « Il nostro obiettivo è rendere sempre più difficile la vita ai commercianti di morte», dice il coordinatore genovese dei Si Cobas, Piero Favetta. La responsabile di Amnesty International Liguria, Francesca Bisiani, aggiunge. « I diritti umani sono di tutti, anche di chi abita a migliaia di chilometri da noi». Lo striscione giallo e nero della sua associazione è rimasto per ore srotolato a terra davanti al varco di Ponte Etiopia, con quella parola ripetuta più volte durante la mattina, shame, vergogna, che però a Genova ha fatto presa solo su 150 persone. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Agensir

Genova, Voltri

Armi: mons. Ricchiuti (Pax Christi), "solidarietà ai lavoratori del porto di Genova che dicono 'no' ad attracco della Bahri Yanbu"

'In queste ore, lunedì mattina 17 febbraio, la nave saudita 'Bahri Yanbu' transiterà nel porto civile di Genova dove potrebbe anche caricare attrezzature militari dirette in Arabia Saudita'. Lo segnala il presidente di Pax Christi, mons. Giovanni Ricchiuti, che segnala come "in molti hanno già espresso la propria contrarietà e opposizione a questo attracco". Dal presule "la solidarietà ai lavoratori del porto che si rifiutano di collaborare con il loro lavoro per non essere complici della guerra". Ricordando le denunce della situazione in cui "anche l' Italia vende armi, prodotte dalla RWM, all' Arabia Saudita che poi le usa per bombardare lo Yemen", mons. Ricchiuti evidenzia che "tutto questo è inammissibile!'. 'Mentre esprimo tutto la mia solidarietà a chi si oppone in tanti modi alla guerra - continua - voglio ricordare che in questa settimana ci sarà il grande appuntamento Cei a Bari, con la presenza di tanti vescovi, delegati e con Papa Francesco: Mediterraneo frontiera di pace. Episodi come quello di Genova del cargo saudita 'Bahri Yanbu', e anche la notizia che l' Italia si prepara a vendere due fregate militari all' Egitto non fanno certo del Mediterraneo un mare di pace. Per questo sono convinto che non si debba tacere!".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Ansa

Genova, Voltri

Nave delle armi, protesta nel porto di Genova

Protesta in porto a Genova per l' arrivo della nave cargo saudita Bahri Yanbu accusata da molte associazioni di trasportare anche materiale bellico e per questo contestata in molti porti europei dove le viene impedito di caricare e scaricare attrezzature per uso militare. Da questa mattina il Collettivo autonomo lavoratori portuali e diversi volontari di associazioni come Amnesty International sono in presidio contro l' arrivo del cargo. I manifestanti hanno bloccato il varco Etiopia, che consente di accedere al terminal Gmt dove dovrebbe attraccare la nave. La nave, dopo le proteste dello scorso maggio che impedirono di caricare alcuni materiali, per lo spedizioniere di uso civile, per le associazioni di uso civile, caricherà a Genova solo materiali civili. Ma il problema, secondo gli organizzatori della protesta, è un altro: anche se dopo la mobilitazione di maggio la Bahri a Genova non carica più armi, nella sua pancia ci sono armamenti ed esplosivi destinati alla guerra in Yemen. Non solo: la legge 185/1990 vieta espressamente non solo il traffico di armi verso i Paesi che come l' Arabia Saudita in Yemen sono accusati di non rispettare i diritti umani, ma anche il transito di questi armamenti. Alla mobilitazione non partecipa questa volta la Cgil, che ha scelto venerdì una protesta politica in Prefettura per chiedere l' intervento del Governo. Partecipano invece il coordinamento delle sinistre di opposizione di Genova (Partito Comunista dei Lavoratori, Sinistra Anticapitalista, Resistenze Internazionali, Rifondazione Comunista), Amnesty international, Emergency e i sindacati Usb e Si.Cobas.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Genova24

Genova, Voltri

Nave delle armi, partita la protesta in porto a Genova: bloccato varco Etiopia foto

Il cargo è al largo delle coste del ponente ligure, dovrebbe attraccare per le 10

Genova . E' cominciato puntuale alle 7 il presidio contro l' arrivo della Bahri Yanbu. I manifestanti, circa una cinquantina per ora, hanno bloccato il varco Etiopia, che consente di accedere al terminal Gmt dove tra poco attraccherà il cargo saudita. La protesta è stata convocata a Genova dal collettivo autonomo lavoratori portuali . La nave, dopo le proteste dello scorso maggio caricherà solo materiali civili. Ma il problema, secondo gli organizzatori è un altro. "Anche se grazie alla mobilitazione di maggio la Bahri a Genova non carica più armi, nella sua pancia ci sono armamenti ed esplosivi destinati alla guerra in Yemen che da anni sta facendo strage di migliaia civili inermi. Foto 2 di 2 Non solo la legge 185/1990 vieta espressamente non solo il traffico di armi verso i Paesi che come l' Arabia Saudita in Yemen non rispetta i diritti umani ed anche il transito di questi armamenti. Alla mobilitazione partecipa il coordinamento delle sinistre di opposizione di Genova (Partito Comunista dei Lavoratori, Sinistra Anticapitalista, Resistenze Internazionali, Rifondazione Comunista), Amnesty internationa, i sindacati Usb e Si.Cobas.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Nave 'Bahri Yanbu' a Genova, protesta e varco bloccato contro il traffico d' armi

GENOVA - A Genova un centinaio di persone tra lavoratori portuali e militanti della sinistra antagonista hanno bloccato il varco Etiopia in porto per protestare contro l' arrivo della nave cargo saudita Bahri Yanbu , accusata di trasportare armi destinate alla guerra in Yemen. Alla manifestazione, indetta dal Collettivo autonomo dei lavoratori portuali, hanno aderito anche partiti della sinistra radicale, associazioni come Amnesty International ed Emergency e i sindacati Usb e Si Cobas. "No alla guerra", "Chiudere i porti alla guerra" e "Boicottiamo le navi della morte", si legge su alcuni degli striscioni e dei cartelli esposti dai contestatori, che hanno chiuso il varco portuale con delle transenne e acceso diversi fumogeni. "Nei mesi scorsi nel porto di Genova una mobilitazione partita dai lavoratori del porto ha impedito l' imbarco di materiale bellico diretto in Arabia Saudita e destinato alla guerra in Yemen. Analoghe manifestazioni a sostegno del blocco del traffico di armi si sono tenute in altri porti europei contro le navi della compagnia saudita Bahri, che rifornisce d' armi e mezzi militari tutto il Medio Oriente", ricordano gli organizzatori della protesta. "Il complesso militare industriale è tra i molti responsabili di questa escalation in combutta con governi sempre pronti ad approvare politiche di saccheggio verso le risorse naturali in varie zone del mondo. Il combinato disposto con una crisi economica che non è risolvibile all' interno del sistema capitalista e neoliberista rende la guerra come una costante nelle nostre società. Fermarli però - concludono i lavoratori - è possibile cominciando dai nostri territori, boicottando la guerra cominciando da casa nostra", concludono i lavoratori che hanno partecipato alla protesta, Approfondimenti Nave libanese Bana in porto a Genova, indagine per possibile traffico d' armi Non solo la Bana, a Genova in arrivo la nave delle armi: in porto pronta la mobilitazione Nave Bana, sospetto traffico d' armi: l' inchiesta resta a Genova Nave Bana, la Cgil al Prefetto: "Armi, la legge ne vieta anche il transito" La nave 'della morte' arriva a Genova, presidio dei portuali contro la Bahri Yanbu Video Centro storico Genova, gli obiettivi dell' assessore Garassino: "Riqualificazione, sicurezza, commercio e igiene urbana" Savona, operaio muore cadendo da un ponte della nave. Sciopero immediato in porto M5s, Beppe Grillo: "Noi come nave di Teseo, siamo cambiati". E poi grida: "Maledetti!" Dakar 2020, mezzi arrivati in Arabia Saudita su una nave Messina Commenti.

shippingitaly.it

Genova, Voltri

La nave Bahri Yanbu è approdata nel porto di Genova

Poco dopo le ore 11 di oggi, lunedì 17 febbraio, la nave multipurpose Bahri Yanbu della compagnia di navigazione saudita Bahri è ormeggiata alla banchina del Genoa Metal Terminal nel porto di Genova. In Italia la nave non imbarcherà né sbarcherà armamenti, come sarebbe invece dovuto avvenire circa un anno fa quando alcuni generatori erano rimasti a terra per le proteste di portuali e pacifisti, ma anche questa volta il Calp (Collettivo Autonomo Lavoratori del Porto) ha voluto esprimere il proprio dissenso per il transito in porto di navi che trasportano in stiva armamenti militari. Il proposito di impedire alla nave di scalare il porto di Genova non è stato raggiunto (cosa avvenuta nelle scorse settimane invece ad Anversa, in Belgio) ma il Calp ha comunque dato vita a una manifestazione di protesta all'ingresso del varco di Ponte Etiopia. Ad aderire sono stati i partiti della sinistra radicale, Amnesty International, Emergency e i sindacati Usb e Si Cobas. Il varco portuale per un periodo limitato di tempo è rimasto praticamente non accessibile. Nei giorni scorsi Amnesty International ha scritto: La nave saudita Bahri Yanbu deve essere fermata! Il cargo transiterà attraverso il porto civile di Genova dove dovrebbe rifornirsi di materiale civile, già carica di attrezzature militari dirette in Arabia Saudita. Azioni legali, manifestazioni e mobilitazioni per contrastare il ritorno della Bahri Yanbu sono in corso in diversi porti europei. Dal 27 gennaio 2019 questa nave da trasporto di proprietà saudita ha già spedito armi per decine di milioni di dollari per alimentare il conflitto in Yemen. Essendo tornata da un viaggio transatlantico durante il quale ha effettuato una sosta negli Stati Uniti e in Canada a dicembre, la nave avrebbe dovuto attraccare in cinque porti europei dal 2 febbraio 2020, prima di continuare il suo viaggio in Arabia Saudita: Bremerhaven (Germania), Anversa (Belgio), Tilbury Docks (Regno Unito), Cherbourg (Francia) e Genova (Italia). Alla fine non c'è stata la sosta in Belgio: le autorità belghe hanno esercitato pressioni sulla nave per non farla attraccare e non farla transitare nelle loro acque. Amnesty conclude ricordando che durante un viaggio simile effettuato a maggio 2019, le proteste e le azioni legali hanno impedito il caricamento di alcune delle armi destinate al conflitto in Yemen sulla Bahri Yanbu. Nonostante le proteste e i tentativi di bloccare tutte le operazioni di carico, parte della fornitura, del valore di decine di milioni di dollari, è arrivata a destinazione. Numerosi stati hanno fallito nel loro obbligo internazionale di interrompere i trasferimenti di armi utilizzate per commettere crimini di guerra e altre gravi violazioni dei diritti umani. Con questo nuovo viaggio della Bahri Yanbu, i governi europei sono chiamati nuovamente ad adempiere ai loro obblighi e a fermare ogni nuovo carico di armi. Riccardo Rudino, rappresentante del Calp, all'emittente locale genovese Primocanale ha così risposta alla domanda su quali saranno le prossime mosse per ostacolare l'approdo a Genova delle navi della compagnia Bahri: Oggi il presidio e poi vedremo. Qualcosa ci inventeremo. Non ci manca la fantasia.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Travolto da un palo nel terminal gamba amputata a un camionista

Trasporti e sicurezza

«Agenti turchi sulla Bana Scortavano razzi, divise, esplosivi e carri armati»

Travolto da un palo nel terminal gamba amputata a un camionista

È stato schiacciato da un palo di acciaio caduto da un camion durante le operazioni di scarico. Una trave che viene utilizzata per la linea elettrica della ferrovia. Ora si trova ricoverato in gravissime condizioni al Policlinico dell' ospedale San Martino. Ha riportato traumi addominali e agli arti, e in serata i medici si sono visti costretti ad amputargli una gamba. Il drammatico incidente sul lavoro si è verificato ieri mattina all' interno del cantiere per il rifacimento ferroviario della stazione di Vol tri. In ospedale è finito Armando Biorci, 56 anni, residente a Carcare in piazza Caravadossi ma savonese di nascita. Sull' incidente è stata aperta un' inchiesta da parte dell' unità operativa per la sicurezza sul lavoro dell' Asl 3 e della polizia ferroviaria. Sono stati interrogati diversi operai che si trovavano sul posto al momento dell' incidente. Secondo quanto ricostruito il palo si sarebbe staccato dal mezzo pesante che lo trasportava per cause ancora da accertare, e avrebbe travolto il camionista. L' incidente è avvenuto intorno alle 11 del mattino. Sul posto sono intervenuti immediatamente i mezzi della Genova Soccorso. I medici hanno stabilizzato il ferito, dopodiché lo hanno trasportato d' urgenza al pronto soccorso dell' ospedale San Martino, in codice rosso. È parsa subito evidente la gravità della ferite, e in serata si è rivelato impossibile evitare l' intervento di amputazione di una gamba. Ancora a rischio l' altro arto. Gli inquirenti subito dopo i rilievi dell' incidente hanno disposto il sequestro dell' area dove è avvenuto l' incidente. -

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Genova, incidente sul lavoro in porto. Operaio travolto da carico tubi: grave

GENOVA - Un operaio di circa 50 anni è rimasto ferito gravemente, a causa di un incidente sul lavoro. L' infortunio è avvenuto questa mattina dopo le 8, all' interno del terminal portuale di Pra'. Dalla ricostruzione avvenuta l' operaio è stato travolto da un carico tubi , l' impatto ha causato all' uomo ferite alle gambe e all' addome, provocandogli seri danni. Viste le condizioni gravissime dell' operaio quest' ultimo è stato trasportato in codice rosso all' ospedale San Martino di Genova . Il paziente è arrivato in ospedale cosciente ma la scelta dei medici è stata quella di indurlo in coma farmacologico.

FerPress

Genova, Voltri

Porti, FuoriMuro contribuisce al progetto di riqualificazione di Pra' - Palmaro (Genova).

(FERPRESS) - Genova, 17 FEB - FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l., Società che dal 2010 svolge il servizio di manovra ferroviaria all' interno del Porto di Genova e del Bacino Portuale di Pra' su incarico dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha incontrato l' Ing. Guido Barbazza, Fondatore del Consiglio di Comunità Praese, nonché Executive di una realtà internazionale leader nelle soluzioni tecnologiche in campo marittimo e industriale. L' incontro si inserisce nel più ampio quadro di riqualificazione del territorio che sta affrontando diversi aspetti del tessuto sociale ed ambientale del sestiere praese di Palmaro: dall' arredo urbano, all' inquinamento atmosferico a quello acustico. Tra gli attori coinvolti: Comune di Genova, Municipio VII Ponente, Consiglio di Comunità Praese, Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale, Società Autostrade, PSA Genova - Pra', RFI, Fuori Muro. "Siamo felici di partecipare ad un progetto di valorizzazione della comunità locale in cui operiamo" spiega Guido Porta, CEO di FuoriMuro. "FuoriMuro opera da sempre nel rispetto di tutte le norme vigenti, ma questo non ci impedisce di fare il possibile per venire incontro alle esigenze dei cittadini". FuoriMuro, infatti, si è impegnata con due iniziative: equipaggiando i locomotori con timer che spengono le macchine in automatico dopo circa 10 minuti di inattività e attivando una campagna di sensibilizzazione interna verso tutto il personale di macchina per ridurre al minimo l' uso delle segnalazioni acustiche. "Il Tavolo Tecnico per Pra' - Palmaro sta cominciando a fornire risultati tangibili, come le iniziative di FuoriMuro, che incoraggiano a proseguire nel percorso intrapreso di riqualificazione", ha commentato Guido Barbazza, ideatore del Pra' Imarium. "Grazie al coinvolgimento capillare dei cittadini tramite le associazioni locali, il Comitato Palmaro, la FondAzione PRimA' vera, e alla positiva collaborazione instaurata con enti, istituzioni ed aziende che operano e/o hanno responsabilità e competenze sul territorio, coordinati dal Comune di Genova, è possibile realizzare la visione di una "Pra' Futura" che ritorni ad essere bella, seppur in modo diverso, come un tempo, consolidando un rapporto di win-win tra porto e comunità di riferimento" FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. svolge il servizio di manovra ferroviaria all' interno del porto di Genova su incarico dell' Autorità Portuale ed è impresa ferroviaria dal 2012. Il Capitale Sociale di FuoriMuro è ripartito tra InRail (20,4%), Tenor (30,6%), e FNM (49%), FuoriMuro fa parte di un gruppo di Società collegate attive nella manovra, nel trasporto ferroviario, nella manutenzione, nella logistica, nella formazione e nella Ricerca & Sviluppo, che conta oggi complessivamente 320 dipendenti per un fatturato complessivo di 65 milioni di euro.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

FuoriMuro contribuisce a riqualificazione di Pra'

Massimo Belli

GENOVA FuoriMuro contribuisce al progetto di riqualificazione di Pra'. A tale scopo c'è stato un incontro tra la società che svolge il servizio di manovra ferroviaria all'interno del porto di Genova e del bacino portuale di Pra' con l'ing. Guido Barbazza, fondatore del Consiglio di Comunità Praese, nonché Executive di una realtà internazionale leader nelle soluzioni tecnologiche in campo marittimo e industriale. La riqualificazione del territorio sta affrontando diversi aspetti del tessuto sociale ed ambientale del sestiere praese di Palmaro: dall'arredo urbano, all'inquinamento atmosferico a quello acustico. Tra gli attori coinvolti: Comune di Genova, Municipio VII Ponente, Consiglio di Comunità Praese, Regione Liguria, Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Società Autostrade, PSA Genova Pra', RFI e FuoriMuro. Siamo felici di partecipare ad un progetto di valorizzazione della comunità locale in cui operiamo spiega Guido Porta, Ceo di FuoriMuro. FuoriMuro opera da sempre nel rispetto di tutte le norme vigenti, ma questo non ci impedisce di fare il possibile per venire incontro alle esigenze dei cittadini. FuoriMuro, infatti, si è impegnata con due iniziative: equipaggiando i locomotori con timer che spengono le macchine in automatico dopo circa 10 minuti di inattività e attivando una campagna di sensibilizzazione interna verso tutto il personale di macchina per ridurre al minimo l'uso delle segnalazioni acustiche. Il Tavolo Tecnico per Pra' Palmaro sta cominciando a fornire risultati tangibili, come le iniziative di FuoriMuro, che incoraggiano a proseguire nel percorso intrapreso di riqualificazione, ha commentato Guido Barbazza, ideatore del Pra'Imarium. Grazie al coinvolgimento capillare dei cittadini tramite le associazioni locali, il Comitato Palmaro, la FondAzione PRimA'vera, e alla positiva collaborazione instaurata con enti, istituzioni ed aziende che operano e/o hanno responsabilità e competenze sul territorio, coordinati dal Comune di Genova, è possibile realizzare la visione di una Pra' Futura che ritorni ad essere bella, seppur in modo diverso, come un tempo, consolidando un rapporto di win-win tra porto e comunità di riferimento.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

shipmag.it

Genova, Voltri

Genova abbatte i rumori delle manovre ferroviarie in porto

Genova abbatte i rumori delle manovre ferroviarie in porto

Articoli correlati

Genova Fuori Muro , la società che effettua le manovre ferroviarie all'interno del bacino portuale di Pra', a Genova, ridurrà il rumore dei suoi locomotori diesel, specialmente nelle ore notturne. Lo ha annunciato l'azienda, leader nelle soluzioni tecnologiche in campo marittimo e industriale, che partecipa a 'Pra'Imarium', il Tavolo Tecnico coordinato dall'assessorato Sviluppo economico portuale e marittimo-logistica che ha come obiettivo si legge in una nota diffusa dal Comune di Genova il recupero, la valorizzazione, la tutela della salute e il miglioramento della qualità della vita dei cittadini del sestiere praese di Pra'- Palmaro. Tra le azioni programmate ci sono alcune pratiche di mitigazione dei rumori del parco ferroviario. I locomotori saranno dotati di un timer che fa spegnere le macchine in automatico dopo 10 minuti di inattività. Inoltre la società si è impegnata a sensibilizzare il proprio personale di macchina per ridurre al minimo l'uso delle segnalazioni acustiche. «Si tratta di un primo concreto risultato per il tavolo 'Pra'Imarium', segno che la politica di dialogo tra la città e le strutture che operano nel bacino portuale di Pra' sta dando i suoi frutti - commenta con soddisfazione l'assessore Francesco Maresca -. Questa è la dimostrazione di come quando tutti gli enti competenti e le parti in causa lavorano per un obiettivo comune per il miglioramento della città e della vita dei cittadini, ogni sfida si possa vincere».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

shipmag.it

Genova, Voltri

Porti, secondo round dei presidenti: Toti blinda Signorini e Roncallo

Genova Giovanni Toti blinda i 'suoi' due presidenti. « Paolo Signorini e Carla Roncallo stanno lavorando bene ha detto il governatore ligure . Spero che questo percorso continui anche nei prossimi anni ma è un'interlocuzione che chiamerà in causa il governo e le comunità dei porti. Le loro nomine sono frutto di un equilibrio fra tanti fattori, non solo della politica». Lo ha detto il presidente della Regione in un'intervista ad una emittente locale ligure

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

«Porto, progetto irrealizzabile: ecco perché»

Interviene la società Eos Marine che ha presentato ricorso al Tar per la procedura di project financing del Comune di Montignoso

Montignoso

«Porto, progetto irrealizzabile: ecco perché»

Interviene la società Eos Marine che ha presentato ricorso al Tar per la procedura di project financing del Comune di Montignoso

CEDESI
Per gravi motivi famigliari
HOTEL IN PISTOIA,
ANCHE EVENTUALMENTE
COMPRENSIVO DELL' IMMOBILE
OPPURE
SOLTANTO LA GESTIONE.
Preghiamo vivamente di Astenersi perditempo o imprenditori che non Abbiano le necessarie ed indispensabili possibilità economiche.
PER INFORMAZIONI :
studiohotel70@gmail.com

«Lago di Porta, servono altri studi»

MONTIGNOSO Un progetto irrealizzabile, con gravissime problematiche di natura idraulica e illogico dal punto di vista economico. E', in sintesi, la posizione della società Eos Marine, con sede a Montignoso, che, come anticipato da La Nazione, ha presentato ricorso al Tar per la procedura di project financing del Comune relativa alla riqualificazione del porticciolo di Cinquale. «Nel lungo ricorso, curato dall' avvocato Elisa Vannucci Zauli di Firenze, si evidenzia la manifesta illogicità della scelta compiuta dall' amministrazione, la quale ha preferito il progetto della concorrente Versilmarine unicamente perché prevede la realizzazione di 'una nuova piccola darsena per i pescatori professionisti' da realizzare all' interno del collettore di sinistra - scrive la società -. Tuttavia tale progetto, così come presentato da Versilmarine, è irrealizzabile e presenta gravissime problematiche di natura idraulica, che potrebbero comportare esondazioni in tutta l' area urbana circostante il collettore di sinistra, qualora il livello del fiume Versilia salisse anche solo di poco. Infatti, per creare l' accesso alla 'nuova piccola darsena', è stato proposto di aprire le paratoie che separano il collettore sinistro dal fiume Versilia. Stiamo però parlando di due corpi idrici dimensionati in maniera diversa, che devono essere mantenuti separati per non aggravare il rischio idraulico dell' area. Non a caso, quando fu realizzato il Porticciolo nel 2000, proprio per mantenere tale separazione il collettore destro (che scorreva dove oggi sorge la darsena) fu spostato e tombato sotto via Grillotti». Problemi anche di natura urbanistica e di gestione, secondo Eos Marine, visto che «tutta l' area di progetto (che peraltro comprende anche particelle intestate a privati) è di competenza del Consorzio di Bonifica e della Regione. Né l' amministrazione né tantomeno Versilmarine hanno autorità alcuna per intervenire su tali aree». Poi c' è la parte economica: «La proposta formulata dalla società ricorrente Eos Marine prevedeva, rispetto a quella di Versilmarine (nominata promotrice) maggiori introiti per ben 1.200.000 euro nei 15 anni di gestione, con rate annuali di 200.000 euro. Considerando che la 'nuova piccola darsena' (anche qualora fosse realizzabile) verrebbe a costare intorno ai 150 mila euro, la domanda logica è: com' è possibile che risponda maggiormente all' interesse pubblico la proposta di Versilmarine, quando tale scelta comporta una perdita economica di oltre un milione di euro ai danni delle casse comunali, e con i quali l' amministrazione avrebbe potuto realizzare tale progetto in autonomia e dare poi in gestione la struttura (magari anche alla stessa Cooperativa dei pescatori) percependo quindi anche un canone concessorio? Tale grave pregiudizio economico - conclude la società - dovrebbe essere portato anche all' attenzione della Corte dei Conti, in quanto causerà una perdita di oltre un milione di euro per le casse comunali». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

I dati

Chieste misure cautelari per 206 indagati

Al 30 giugno scorso sono state richieste 206 misure cautelari personali (riferite a 191 procedimenti) coercitive e dieci misure cautelari interdittive (riferite in particolare alla sospensione dei vertici dell' Autorità portuale e a sette manager). Sempre nello stesso periodo sono stati definiti nella fase delle indagini preliminari 19 procedimenti con l' applicazione della pena mentre sono stati definiti 691 procedimenti con richiesta di decreto penale.

LIVORNO

Giustizia: il dossier

«Tagli, malattie e trasferimenti» Da 4 anni Procura sotto organico

IN PILLOLE

Il Tirreno

Livorno

«Altro che favori, siamo noi i danneggiati e Grimaldi non c' entra con l' inchiesta»

Il top manager del gruppo armatoriale è fra i rinviati a giudizio e va al contrattacco: sull' ex Trinseo l' Authority ha perso l' asta e ci vuol espropriare, l' uso dell' area in Darsena Toscana l' abbiamo pagato ben di più che se l' avessimo avuto in concessione

LIVORNO

Inchiesta choc sul porto: parla Baldissara

«Altro che favori, siamo noi i danneggiati e Grimaldi non c'entra con l'inchiesta»

l' intervistaMAURO ZUCCHELLICostantino Baldissara, ex numero uno di Grimaldi a Livorno e manager di punta di un gruppo da 3 miliardi di giro d' affari: lei è stato rinviato a giudizio perché a Grimaldi sono stati fatti favori, e non è più solo una tesi d' accusa. Che ha da dire? «In primo luogo, una cosa semplice: no, non è così». Ma è quel che è emerso dalle carte. «Bisogna esser precisi, intanto in realtà dalla documentazione la Grimaldi non è citata come la parte che avrebbe avuto favori, come dice lei...». **E allora chi?** «Parliamo della Sintermar: la società che abbiamo con la famiglia Neri. Della Sdt: in cui Sintermar è con Tdt. Della Seatrag: in cui non abbiamo partecipazioni. Io sono imputato in quanto ero amministratore di Sintermar, non come manager di Grimaldi». Lei dice che Grimaldi non c' entra. Ok, parliamo di partecipate: ma pur sempre di "favori" si tratta. «Il bello è che neanche Sintermar e Sdt hanno avuto favori, né con né senzale sue virgolette. Qui si è pensato che fosse reato la normale attività portuale: le autorizzazioni temporanee sono state viste come irregolari perché si sono ripetute nel tempo. Gli avvocati hanno spiegato che così non è: in questo processo figurano due fra gli esperti che hanno scritto la riforma della portualità». Cioè? «Uno dei miei due avvocati è il prof. Ernesto Stajano: è stato l' estensore di quella riforma quand' era presidente della commissione trasporti della Camera, è stato consigliere giuridico del presidente Pertini. E aveva come interlocutore tecnico del ministero l' allora direttore generale Massimo Provinciali. Hanno spiegato che autorizzazioni temporanee e concessioni non possono confondersi». Fatto sta che chi ha questa o quella ne ha l' uso. «Ma, ripeto, sono due istituti del tutto differenti dal punto di vista giuridico: l' autorizzazione temporanea lascia l' area nelle mani dell' Authority, la concessione la affida in possesso all' operatore privato. Sono considerato istigatore del reato. Il motivo? È in due richieste di autorizzazione temporanea e in una lettera all' Authority...». **Lei scriveva all' Authority che la vostra società avrebbe lasciato Livorno: l' istigazione era questa. Avete ancora quest' idea di far la valigia via dal nostro porto?** «Se lo dico finisce che vengono indagato di nuovo (sorride). No, al contrario: siamo in attesa di una concessione, figuriamoci se vogliamo andar via. La Grimaldi non va portata sotto i riflettori di questa vicenda. E' comunque una realtà talmente grande che ha il fatturato della Ferrari, un decimo degli oneri da interessi passivi che hanno i nostri concorrenti: se le togliessero Livorno la colpirebbero nel 6% del fatturato. Ma a Livorno restiamo: con 40 milioni di investimenti e con un traffico di navi che valgono un miliardo. Dai prossimi mesi introdurremo su Livorno navi a basse emissioni».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Tirreno

Livorno

Torniamo a bomba. Non è più solo un' accusa: qui c' è un giudizio anche di un giudice terzo. «Il gup ha argomentato la sua scelta. Non era affatto tenuto a farlo. Il rinvio a giudizio va praticamente di default, salvo una manifesta infondatezza. Insomma, non è già un round di giudizio: non è una sorta di pre-processo». Avete spesso detto che c' è la particolare complessità dell' ambiente- porto... «Sta a metà strada fra un' industria e un condominio alla quale si somma la complicata dinamicità di navi che entrano e escono dal porto. Dirò di più: esiste per il presidente dell' Authority la facoltà di derogare alle regole standard qualora sia in gioco l' interesse superiore dei traffici. Basterebbe questo per determinare il proscioglimento». Lei dica quel che vuole eppure, al contrario, invece qui si arriverà al processo. «Sta scritto nella legge 84/94, lo ribadisce il Codice della navigazione: per la legge i vertici dell' Authority dovrebbero finire nei guai se non favoriscono i traffici del porto, non se come in questo caso li fanno crescere». Non c' è solo Livorno. Negli ultimi metà quasi la metà delle Autorità portuali sono finite nel mirino di inchieste, spesso con la decapitazione temporanea dei vertici, in genere per abuso d' ufficio. «È una materia giuridicamente tanto ingarbugliata che io stesso, che pure lavoro in questo campo, ammetto che non sapevo quanto so adesso. Nella consulenza che ha portato acqua al mulino delle interdizioni si diceva che Livorno era un caso unico nell' utilizzo delle autorizzazioni temporanee: l' ha messa nero su bianco il dirigente che lavora in una istituzione portuale che ha dovuto difendere in giudizio proprio le autorizzazioni temporanee che lì erano state date. Ad esempio, vedo che a riprova del fatto che qualcosa non quadra si segnala che il contratto per l' uso degli accosti era stato firmato prima di avere il sì dell' Authority. Ma invece è proprio la prova di quel che va fatto: l' Authority deve concedere lo spazio a chi dimostra di avere il contratto in mano. Avere il contratto è un pre-requisito per poter chiedere l' utilizzo delle aree». Però avreste potuto, con il contratto in mano, chiedere una concessione anziché una autorizzazione temporanea. «Bisogna tornare a quella situazione: c' era da risolvere un' emergenza. Anzi, una serie di emergenze. L' una riguardava quell' angolo di Darsena Toscana: la Seatrag era andata in difficoltà. L' altra aveva a che fare con i rapporti con Tdt: ci attaccarono perché volevano riprendersi quegli spazi, poi siamo riusciti a trovare una intesa creando Sdt. La terza era relativa al susseguirsi dei commissariamenti: Gallanti veniva prorogato ogni volta per un breve periodo e non poteva decidere su prospettive di lungo termine. Non è tutto: non potevamo chiedere la concessione perché i cosiddetti "articoli 16" sono contingentati e non ve n' erano di disponibili. Ci sono cento ragioni per spiegare la buona fede dell' operare in cui ho avuto parte. E poi c' è un' altra cosa che non mi spiego». Cosa? «Per istigare a compiere un reato dovrei trarne un vantaggio. E invece lo sa che l' autorizzazione temporanea mi costava il 50% in più rispetto alla concessione: 300mila euro invece di 200mila. E per un operatore la temporaneità è uno svantaggio perché non può investire sulle infrastrutture». Intanto però avete messo le mani su quell' area. «Mi dica lei: c' è stato un altro operatore che si sia fatto avanti per averla? No. Dunque, di cosa sono colpevole? Forse di aver prodotto una crescita dei traffici: dal 2008 sia passati da 20mila a 300mila trailer, da 100mila a 600mila auto, da 20-30mila a 700mila passeggeri. Il beneficio l' ha avuto il porto, il lavoro. Se non avessimo avuto quest' area, non ci sarebbe stata concorrenza: quando non c' eravamo i traffici con la Sardegna le tariffe erano più care, quasi il doppio di adesso». Ma è una indagine rilevantissima, di enorme portata. Con un paradosso: diceva il numero due dell' Authority, in una intervista al Tirreno, che se per tre anni mi intercettano e mi passano al setaccio qualunque cosa a partire dai conti bancari e non trovano traccia di corruzione, è la certificazione ufficiale che sono pulito, non ho preso mazzette...

Il Tirreno

Livorno

«Io sottolineo un' altra cosa: in tutte queste intercettazioni sembra che per tre anni si sia parlato solo degli accosti 14E-F-G. Nessuno ha mai parlato di quel che accadeva sulle banchine dove non si potevano fare container e li si facevano già?». Comunque sia, Porto 2000, ora controllata dal gruppo Onorato vostro avversario di sempre, ora è parte civile: dice che il suo progetto di stazione marittima è danneggiato se ve ne fate una per conto vostro in casa Sdt. «Mi limito a dire che il ministero ha chiarito che non esiste una loro esclusiva». Adesso c' è un ricorso al Tar su questo. «Noi di ricorsi al Tar ne abbiamo vinti sei contro quell' Authority con cui sarei in combutta. Non solo: sull' area ex Trinseo abbiamo vinto noi l' asta alla quale ha partecipato anche l' Authority e ora ce la vogliono espropriare per darla a chi fa container». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Messaggero Marittimo

Livorno

Baldissara: Grimaldi non è chiamata in causa

La sua posizione nell'inchiesta sulle autorizzazioni temporanee

LIVORNO Costantino Baldissara, manager del Gruppo Grimaldi coinvolto nell'inchiesta relativa alle plurime autorizzazioni temporanee di aree portuali per l'attività di trasporto via mare ro-ro e ro-pax della compagnia, in questa lunga intervista illustra come è stata presentata sui media questa vicenda. Una notizia, ha detto subito, presentata in modo errato e non conforme alla realtà, sottolineando che la compagnia Grimaldi non è stata chiamata in causa e che semmai è parte lesa, in quando non ci sono stati aiuti e non sono stati dati alla Grimaldi. Baldissara è oggi imputato per istigazione in abuso di ufficio e falso ideologico, per aver preso in uso in modo reiterato delle aree in autorizzazione temporanea e questo è considerato reato da parte delle Autorità. Ma questa condizione sottolinea genera maggiori costi per il concessionario, quindi la società Sdt ha pagato di più, non di meno, per avere queste aree e quindi non c'è danno erariale. Non si manifesta neanche una violazione della concorrenza, che anzi viene favorita da una concessione trimestrale. Inoltre, nel momento in cui veniva accettata la concessione temporanea, la società ha formalizzato l'acquisto di un'area all'interno del porto per un valore di 15 milioni. Un evidente controsenso. Baldissara ha quindi elencato gli investimenti futuri di Grimladi, specie in navi green e le conseguenti ricadute positive sul porto labronico. Manifestando poi fiducia nei confronti della giustizia, si è detto certo di poter dimostrare in dibattimento di non aver commesso alcun reato.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Livorno

bufera sull' autorità portuale di sistema

Lanera (Fratelli d' Italia) chiede le dimissioni di Corsini e Provinciali

ELBA

Fermato sul porto con 20 dosi di cocaina

Lanera (Fratelli d'Italia) chiede le dimissioni di Corsini e Provinciali

Litiga con il padre e finisce in carcere

In tanti alla tombolata della solidarietà organizzata in parrocchia

Commissione paesaggio Cercansi componenti

PORTOFERRAIO. Il tribunale di Livorno Mario Profeta ha chiesto di rinviare a giudizio per abuso di ufficio e falsità ideologica i vertici dell' Autorità di sistema di Livorno (oltre ad alcuni tra i più noti imprenditori). «Questo fatto - spiega Luigi Lanera, responsabile nazionale di Fratelli d' Italia delle politiche per la navigazione - desta una notevole preoccupazione sul futuro della portualità di tutta la Toscana». «Nell' ultimo anno abbiamo assistito a una gestione precaria, fatta di attese per il ricorso presentato dagli stessi Corsini e Provinciali durante il quale l' operato dell' ammiraglio Verna, commissario straordinario, per quanto apprezzato, è stata una misura di urgenza e che inevitabilmente a suo malgrado, non ha potuto mettere in pratica quelle politiche economiche lungimiranti necessarie alle realtà portuali di Livorno e Provincia», aggiunge lanera che poi rincara la dose: «Serve un atto di responsabilità da entrambi gli indagati, serve al più presto che questa storia non sia più svolta sotto i riflettori con continuo screditamento delle figure professionali in questione, sotto lo sguardo preoccupato degli attuali investitori e di quelli futuri, creando un danno commerciale correlato irreparabile». Per questo motivo il partito Fratelli d' Italia chiede ufficialmente, per voce del suo responsabile nazionale per la navigazione, «al segretario generale Massimo Provinciali ed al presidente dell' Autorità portuale di sistema Stefano Corsini di dimettersi, di affrontare la questione in totale serenità, la magistratura farà il suo corso ma il porto di Livorno, Piombino e Portoferraio non possono permettersi un altro commissariamento precario». Il responsabile nazionale di Fratelli d' Italia per la navigazione Luigi Lanera spiega di voler quanto prima «tornare a parlare e a sentir parlare di grandi opere da ultimare, fiduciosi che terminato il disastroso periodo del governatore della Regione Toscana Enrico Rossi, a nostro giudizio, ci siano i presupposti per implementare nuove sfide commerciali - aggiunge Luigi Lanera - L' unico baluardo in questo difficile momento resta e resterà sempre il ruolo della Capitaneria di porto di Livorno che in maniera eccezionale ha svolto un ruolo di garanzia e di organo supremo per il rispetto delle regole». --

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Corriere Marittimo

Livorno

Livorno: Sicurezza in ambito portuale, ancora molte cose da fare

LIVORNO- La sicurezza nel porto e negli stabilimenti industriali dell' area portuale è stato il tema di un convegno svolto a Livorno e promosso da Regione

17 Feb, 2020 LIVORNO- La sicurezza nel porto e negli stabilimenti industriali dell' area portuale è stato il tema di un convegno svolto a Livorno e promosso da Regione Toscana e Amministrazione comunale dal titolo - " Azioni mirate per il miglioramento della sicurezza dei lavoratori e la tutela ambientale". Sono intervenuti il governatore regionale Enrico Rossi , il sindaco di Livorno Luca Salvett i e per illustrare i risultati dell' attività 2019 e per annunciare gli interventi in programma quest' anno le istituzioni delegate Capitaneria di porto, Autorità portuale, Arpat, Ispettorato del lavoro, Vigili del Fuoco, Inail, Asl, Istituto S. Anna . ' L' evento di oggi - ha detto il sindaco al termine dell' incontro - affronta il tema della sicurezza non in maniera estemporanea all' indomani di uno dei tanti, troppi, episodi drammatici che hanno scosso la nostra coscienza in questi anni. Siamo qui perché consapevoli che, oltre a parlare di lavoro che c' è o che manca, o di lavoro nuovo da trovare per i nostri territori e per il nostro porto, dobbiamo parlare di qualità di lavoro, di quella che è la condizione ideale per svolgere un' attività che la nostra Costituzione indica come primo valore di riferimento '. Tra gli argomenti trattati quello del progetto sulla sicurezza in porto, della riduzione dell' emissioni fumi da parte delle navi in transito e sosta, integrazione nave-porto-città, pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale, risultati Arpat su inquinamento atmosferico nel Porto di Livorno, coordinamento degli RLS in ambito portuale, progetti speciali Inail per i porti. ' Ci siamo attivati con forza sulla questione della sicurezza in ambito portuale perché nonostante gli sforzi fino ad ora fatti , riteniamo che siano ancora molte le cose da fare ', ha dichiarato l' assessora al Porto e Integrazione Porto Città Barbara Bonciani . E' evidente come " il lavoro di squadra sia determinante ai fini della gestione integrata della sicurezza . Come in Amministrazione Comunale stiamo portando avanti diverse iniziative, sia in ambito ambientale per mitigare l' impatto delle emissioni delle navi sui lavoratori portuali che operano in banchina, sia mediante la nuova apertura del tavolo del Patto per il lavoro, nell' ambito del quale, su segnalazione anche delle rls abbiamo voluto inserire, fra gli argomenti di rilievo, anche la gestione di alcune problematiche rilevanti riguardanti il miglioramento della sicurezza in porto".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Corriere Marittimo

Livorno

Livorno, safety portuale - Il programma serrato dei controlli, 3 al giorno

LIVORNO - Un ampio programma di ispezioni, sopralluoghi, controlli, verifiche a bordo nave, verifiche a terra e sulle banchine, quelli che saranno svolti nel corso di quest' anno n el porto di Livorno da tutti gli enti preposti . Lo scopo di accrescere la sicurezza dei lavoratori e migliorare la qualità dell' ambiente di lavoro. In tutto saranno 730 le azioni in programma, quasi tre controlli al giorno effettuati nelle aziende, sulle banchine e sulle navi che operano nell' area portuale livornese. L' argomento è stato trattato durante il convegno, organizzato dalla Regione Toscana e dal Comune di Livorno, dedicato al Progetto speciale sulla sicurezza nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell' area portuale. Il progetto è attuato in collaborazione da Regione Toscana e dai Comuni di Livorno e Collesalvetti, dalla Asl, dall' Ispettorato del lavoro, dall' Arpat, la Capitaneria di porto, dalla Guardia Costiera, dai Vigili del Fuoco, dall' Inail e dall' Autorità portuale, con la collaborazione della Scuola S. Anna di Pisa. L' obiettivo generale è di diminuire il numero degli infortuni che avvengono all' interno dell' area portuale , aumentando la presenza degli organi di vigilanza , l' efficacia degli interventi e dei controlli, migliorando lo scambio di informazioni e la sinergia tra i vari enti preposti ai controlli e prevedendo attività da svolgersi in modo congiunto, intensificando il monitoraggio degli infortuni che interessano l' area portuale, definendo ed adottando apposite procedure di lavoro condivise tra le parti in causa ed infine formando ed informando i lavoratori sul tema della prevenzione nei luoghi di lavoro. Alla Asl spetta in particolare, oltre all' attività di ispezione, il compito di informare e formare i lavoratori che accedono per la prima volta al porto e che per questo sono maggiormente a rischio infortuni. Tra tutti gli addetti ai lavori portuali sarà individuato un campione da sottoporre ad indagini sull' esposizione ai fumi delle navi. All' attenzione dell' Ispettorato del lavoro saranno in particolare la mancata fruizione della giornata di riposo settimanale, come del riposo giornaliero, o il ricorso ad un numero eccessivo di ore di lavoro straordinario, tutti aspetti che hanno indubbi riflessi sulla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Verrà posta attenzione anche alle sempre più diffuse forme di esternalizzazione realizzate attraverso il ricorso a catene di appalti e subappalti, in particolare nel settore degli ambienti confinati, allo scopo di contrastare efficacemente l' allarmante fenomeno degli infortuni sul lavoro. Da parte sua l' Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana si impegna a garantire almeno 5 controlli presso gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nell' area portuale, che sono in tutto 7. Capitaneria di porto e Guardia costiera continueranno a sorvegliare le operazioni portuali effettuate sia a bordo nave che a terra, ponendo soprattutto attenzione a che l' ambiente di lavoro, di vita e di formazione sulle navi sia sicuro, igienico e conforme alla normativa, in materia di sicurezza, salute e prevenzione degli incidenti sul lavoro a bordo; che siano state prese specifiche precauzioni allo scopo di prevenire incidenti, infortuni e malattie sulla nave, ivi comprese misure atte a ridurre e prevenire il rischio di esposizione a livelli nocivi legati a fattori ambientali e sostanze chimiche nonché il rischio di infortuni o malattie che potrebbero scaturire dall' uso di attrezzature e macchinari, in relazione alle operazioni da effettuare; che il sistema di gestione della sicurezza della nave sia stato sottoposto a verifica e che soddisfi le prescrizioni del Codice internazionale di gestione della sicrezza delle navi. I Vigili del fuoco svolgeranno attività di prevenzione degli incendi ed effettueranno controlli ispettivi a campione, con e senza preavviso. L' Autorità portuale si è posta l' obiettivo di effettuare sopralluoghi ispettivi dettagliati volti a controllare le attività portuali per ciò che

attiene al rispetto delle norme di sicurezza ed igiene del lavoro e del corretto impiego degli addetti. Particolare attenzione verrà infine rivolta alle operazioni di fumigazioni antiparassitarie delle merci e ai lavori che prevedono l' uso di fiamme. Da parte sua la Regione, oltre ad occuparsi del coordinamento e del monitoraggio degli interventi, dedicherà particolare impegno all' attività formativa, rivolgendola a tutte le tipologie di lavoratori presenti nell' area portuale. Infine sosterrà gli investimenti delle aziende volti all' acquisto di nuovi e più sicuri macchinari.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

FerPress

Livorno

Livorno: convegno su sicurezza in ambito portuale. Lavoro di squadra determinante per gestione integrata della sicurezza

(FERPRESS) - Livorno, 17 FEB - Il Cisternino di Città (Largo del Cisternino, 13) ha ospitato venerdì scorso, il convegno dal titolo "Progetto speciale sulla sicurezza nel Porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell' area portuale - Azioni mirate per il miglioramento della sicurezza dei lavoratori e la tutela ambientale". Al convegno, promosso dalla Regione Toscana e dal Comune di Livorno sono intervenuti il sindaco di Livorno Luca Salvetti e il presidente della Regione Enrico Rossi . Riuniti in sala Vigili del Fuoco, Arpat, Ispettorato del lavoro, Capitaneria di porto, Inail, Asl, S. Anna, Autorità portuale per illustrare i risultati dell' attività 2019 e per annunciare gli interventi in programma quest' anno. Il sindaco, al termine dell' evento, ha ricordato alla platea l' importanza delle azioni concrete che dovranno seguire gli intenti scaturiti dal convegno. "L' Amministrazione Comunale ha realizzato insieme alla Regione l' evento di oggi - ha detto Salvetti - per affrontare il tema della sicurezza non in maniera estemporanea all' indomani di uno dei tanti, troppi, episodi drammatici che hanno scosso la nostra coscienza in questi anni. Siamo qui perché consapevoli che, oltre a parlare di lavoro che c' è o che manca, o di lavoro nuovo da trovare per i nostri territori e per il nostro porto, dobbiamo parlare di qualità di lavoro, di quella che è la condizione ideale per svolgere un' attività che la nostra Costituzione indica come primo valore di riferimento". Tra gli argomenti trattati quello del progetto sulla sicurezza in porto, della riduzione dell' emissioni fumi da parte delle navi in transito e sosta, integrazione nave-porto-città, pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale, risultati Arpat su inquinamento atmosferico nel Porto di Livorno, coordinamento degli RLS in ambito portuale, progetti speciali Inail per i porti. "Ci siamo attivati con forza sulla questione della sicurezza in ambito portuale perché nonostante gli sforzi fino ad ora fatti, riteniamo che siano ancora molte le cose da fare", ha dichiarato l' assessora al Porto e Integrazione Porto Città Barbara Bonciani. "Il convegno di oggi ha evidenziato come il lavoro di squadra sia determinante ai fini della gestione integrata della sicurezza. Come Amministrazione Comunale stiamo portando avanti diverse iniziative, sia in ambito ambientale per mitigare l' impatto delle emissioni delle navi sui lavoratori portuali che operano in banchina, sia mediante la nuova apertura del tavolo del Patto per il lavoro, nell' ambito del quale, su segnalazione anche delle rls abbiamo voluto inserire, fra gli argomenti di rilievo, anche la gestione di alcune problematiche rilevanti riguardanti il miglioramento della sicurezza in porto.

shippingitaly.it

Livorno

I portuali livornesi sconfinano a Piombino con una nuova società

Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (Cilp), il braccio operativo della Compagnia portuale di Livorno, ha deciso di sconfinare per la prima volta fuori dalle banchine del proprio scalo per insediarsi anche nel vicino porto di Piombino. Una delle sei società che ha manifestato all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale il proprio interesse a insediarsi nelle nuove aree a nord realizzate nel porto di Piombino si chiama Piombino Multi-terminal Srl e, secondo quanto appreso da SHIPING ITALY, è un'azienda di recente costituzione controllata al 60% da Cilp, al 20% dalla Compagnia portuale di Livorno e per il restante 20% dalla Compagnia portuali di Piombino. Nell'oggetto sociale di questa neonata società c'è scritto che intende svolgere le seguenti attività: Esercizio delle operazioni portuali ex art. 16 e 18 della legge 84/1994, esercizio di trasporti, autotrasporti in genere, portuali, industriali, commerciali, nonché trasporti eccezionali e pericolosi, attività di facchinaggio, magazzinaggio, stoccaggio, movimentazione e imballaggio merci, , stivaggio e rizzaggio merci, nonché tutte le operazioni di imbarco e sbarco, esercizio di terminal containers, esercizio di attività imprenditoriali complementari al ciclo del trasporto marittimo quali attività di raccomandatario, agente marittimo, o spedizioniere marittimo, terrestre e aereo e altri. Lo stesso statuto precisa che per lo svolgimento delle operazioni portuali e dei servizi effettuati nel porto di Piombino e nel territorio di Piombino e comprensorio, la società si avvarrà delle prestazioni fornite dal socio Compagnia portuali di Piombino e/o di altra impresa da essa indicata. Presentando a Port News la neocostituita Piombino Multi-terminal, il presidente della Compagnia portuale di Livorno, Enzo Raugei, l'ha definita Una nuova realtà per nuove aree. Ha aggiunto poi che rappresenta l'esempio palese di come si possa fare squadra giocando da due porti diversi: Livorno da una parte, Piombino dall'altra. I due scali portuali sono oggi player di uno stesso sistema, quello dell'Alto Tirreno, e potrebbero arrivare ad avere un ruolo complementare rispetto a un traffico importante come quello delle auto nuove. Raugei, che è anche presidente di Piombino Multi-terminal, a proposito della manifestazione d'interesse per le banchine a Livorno ha precisato: Abbiamo chiesto l'assegnazione di una delle nuove aree (il lotto n.1) perché crediamo di poter fare leva sulle potenzialità dello scalo per sviluppare volumi di traffico aggiuntivi nel campo dell'automotive». L'obiettivo che la società si è data è quello di arrivare a movimentare nel porto circa 100 mila auto nuove, più o meno 1/3 di quelle che il gruppo Cilp carica e scarica ogni anno nel solo scalo labronico. Riteniamo di poter realizzate inedite sinergie con gli amici di Compagnia dei Portuali di Piombino che abbiamo coinvolto fin da subito in questa avventura perché nutriamo il massimo rispetto per chi opera nel territorio. Nicola Capuzzo

Messaggero Marittimo

Livorno

In porto una gigantografia di Modigliani

Massimo Belli

LIVORNO Tra le varie iniziative prese per celebrare il centenario della scomparsa di Amedeo Modigliani, svetta, è proprio il caso di dire, all'ingresso del porto, una gigantografia del maestro. Nei giorni scorsi è stata installata sulla parete del silos sulla Calata Sgarallino, ben visibile dai crocieristi e da qualunque altra nave in entrata nello scalo, per tutto il resto dell'anno. Alla cerimonia di inaugurazione, oltre al portavoce della ditta incaricata dell'installazione che ha sottolineato la complessità dell'operazione viste le dimensioni di questo grande manufatto alto 16 metri e largo 30, il sindaco Luca Salvetti ha sottolineato la scelta di questo luogo che rende visibile a turisti e visitatori della città, l'immagine di Amedeo Modigliani La realizzazione è a cura del Comune di Livorno, Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Camera di Commercio e Porto Immobiliare.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

infrastrutture

Altri 5 anni senza il 1º lotto della strada 398 La previsione Anas per l' apertura alle auto

Iniziativa della Regione per presentare lo stato dell' arte dell' opera su cui si prevede il bando di gara a settembre

PIOMBINO

Altri 5 anni senza il 1º lotto della strada 398
La previsione Anas per l'apertura alle auto

L'appello di Capuano
«Senza collegamenti il porto muore»

Manolo Morandinipiombino. L' aggiornamento dello stato dell' arte arriva a tre anni di distanza. Stessa cornice del 2017. Nella sala convegni dell' hotel Centrale si fa il punto sul 1º lotto della strada 398. C' è molto di più di allora, ma il bando per i lavori non sarà pubblicato prima di settembre e serviranno cinque anni dal momento dell' aggiudicazione all' apertura al traffico dell' infrastruttura che, insieme alla bretellina Gagno-Porto, promette di far voltare pagina al territorio. Almeno in parte, in attesa che si possa mettere mano anche al 2º lotto dell' opera, su cui è in fase di definizione tra Comune di Piombino e Autorità portuale del mar Tirreno settentrionale la scelta della miglior soluzione per il tracciato. La scelta è tra il percorso definito nella cosiddetta variante Aferpi e quello interno allo stabilimento a ridosso dell' area a caldo, che essendo dismessa non rappresenta più un elemento che incide sui costi di realizzazione. Salvo quantificare il fabbisogno finanziario e trovare le risorse necessarie. Non ci gira intorno il consigliere regionale Gianni Anselmi che ha introdotto e coordinato l' incontro organizzato dalla Regione in collaborazione con Anas. Al tavolo per la presentazione del progetto Antonio Scalamandrè, coordinatore progettazione della direzione generale Anas, il sindaco Francesco Ferrari, Gianluca Baccani, responsabile della segreteria dell' assessorato Infrastrutture della Regione, e Claudio Capuano, responsabile del porto di Piombino nell' Autorità portuale. «Siamo all' ultimo miglio per la realizzazione di un' opera che è ormai entrata in una dimensione mistica, da tanto se ne parla - dice Anselmi -. Ci sono state molte parole a cui non sono seguiti i fatti ed è una responsabilità delle istituzioni». Ma sottolinea anche altro: «Sulle grandi questioni le istituzioni devono lavorare insieme e non fare questioni di appartenenza politica». E cita infrastrutture, industria e bonifiche. Il sindaco Ferrari raccoglie e condivide l' auspicio. «Quest' opera è come ossigeno per il nostro territorio, almeno per la parte portuale, ma sappiamo che non è risolutiva per la città. Per il 2º lotto della 398 serve un percorso istituzionale con il ministero delle Infrastrutture perché è impensabile che possa farsi carico della realizzazione il Comune. È un tema che ho portato al tavolo del ministero dello Sviluppo economico». Il punto sul 1º lotto lo fa Scalamandrè. «Sul progetto esecutivo è in corso la verifica presso il ministero dell' Ambiente del rispetto delle prescrizioni avute in sede di valutazione d' impatto ambientale - dice il dirigente Anas -. Entro due mesi contiamo di chiudere per poi passare alla validazione del progetto da affidare a un soggetto esterno con il bando per l' assegnazione dei lavori a settembre». Che sottolinea: «I flussi attuali di traffico di 15mila veicoli al giorno dicono che è un' opera necessaria, la normativa prevede strade a 4 corsie a partire dai 10mila veicoli al giorno». L' opera è finanziata con 71 milioni di euro, di cui 52 milioni serviranno per i lavori. Allo svincolo sulla Geodetica la 398 correrà in piano mentre lo scavalco della Sp 40 sarà realizzato con un cavalcavia. Durante il cantiere sarà costruita una deviazione provvisoria per non chiudere la strada. Previsti lungo i 3 chilometri della 398 due viadotti, uno di circa 500 metri di lunghezza e l' altro di 70. Tracciato che si attesterà al Gagno sulla rotatoria che sarà rivista anche in considerazione della bretellina verso il porto. --

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

autorità portuale

L' appello di Capuano «Senza collegamenti il porto muore»

PIOMBINO

Altri 5 anni senza il 1º lotto della strada 398
La previsione Anas per l'apertura alle auto

L'appello di Capuano
«Senza collegamenti
il porto muore»

piombino. «Un porto senza collegamenti stradali e ferroviari è destinato a morire». Non ci gira intorno Claudio Capuano, responsabile del porto di Piombino nell' Autorità portuale del mar Tirreno settentrionale. Anzi c' è dell' altro, e lo sottolinea con riferimento alla gara per l' assegnazione delle nuove aree. «Delle 21 aziende che si sono mostrate interessate alle nuove banchine con fondali a meno 20 metri solo 6 imprese hanno formalizzato un' offerta e di queste cinque hanno già un riferimento su Piombino. Insomma, se non si fa quella strada, il riferimento è alla 398, alla fine le aziende sono sempre quelle anche se il bando prevede nuovi traffici rispetto a quelli caratteristici del nostro porto». Più di mille parole la fotografia di quanto si muove sulle nuove banchine dà la misura di quanto sia strategico l' assetto infrastrutturale e di come in questi anni la partita sia proceduta a un passo lentissimo in rapporto allo sviluppo delle aree del porto commerciale. Viene anche da qui il valore della bretellina Gagno-Porto, in fase di assegnazione dei lavori e su cui pende un ricorso al Tar che sarà discusso nel merito entro la fine di febbraio. Una vicenda su cui il Tar ha intanto escluso la sospensiva dell' assegnazione per cui le fasi di indagine necessarie per il progetto esecutivo stanno andando avanti. La previsione è che la strada possa essere aperta al traffico dei mezzi pesanti entro un anno e mezzo. In tempo utile quindi in rapporto ai nuovi insediamenti sulle banchine. Mentre è in corso il lavoro preliminare svolto per il tracciato del 2º lotto (Gagno-Viale Regina Margherita) della 398 per cui sta riprendendo quota l' ipotesi del tracciato interno all' area industriale, considerato che l' area a caldo è stata dismessa. - M. M.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«Strada 398-porto pronta nel 2024»

Il primo lotto avrà un costo di 70 milioni di euro. Il progetto presentato all' Hotel Centrale dall' Anas

PIOMBINO

«Strada 398-porto pronta nel 2024»

«Ospedale di Villamarina, vogliamo vedere chiaro nel piano dell'Asl»

Droga nascosta nella panchina

Jindal, stamani vertice a Roma

PIOMBINO Indispensabile, Irrinunciabile, improcrastinabile. Non si contano gli aggettivi spesi per classificare la strada 398 tra la Variante Aurelia e il porto di Piombino. L' ultima rassicurazione è arrivata ieri all' hotel Centrale di Piombino dal responsabile progettazione Anas, Antonio Scalamandrè, presenti, a una iniziativa sul progetto, il consigliere regionale Gianni Anselmi, il sindaco di Piombino Francesco Ferrari e il dirigente dell' autorità portuale Claudio Capuano. Dall' incontro è emerso che il primo lotto della strada (svincolo geodetica-Gagno), 3,15 chilometri, sarà pronto tra 4 anni, nel 2024. Una previsione che rivede il cronoprogramma che la stessa Anas, sempre all' hotel Centrale, aveva indicato il 4 luglio 2017, presenti il viceministro Riccardo Nencini, l' onorevole Silvia Velo, il sindaco Massimo Giuliani e il progettista Anas Stefano Liani. Allora fu, infatti, indicata, come data di fine lavori «i primi mesi del 2021». Il complesso iter che ha portato alla fase ultima (prima di indire la gara: agosto- settembre 2020) contempla ancora la risposta a una serie di integrazioni richieste il 6 febbraio scorso dal Ministero dell' ambiente. «Adempimenti - parola di Anselmi - solo formali». Il primo lotto avrà un costo complessivo di 71 milioni e 771 mila euro di cui 52 per i lavori; nell' opera (due corsie per senso di marcia da 3,75 metri) sono previsti due viadotti (471 e 70 metri) e un cavalcavia allo svincolo con la geodetica. Ancora in alto mare invece il secondo lotto dal Gagno al Porto. Un collegamento che, in via transitoria, verrà garantito dalla cosiddetta strada del Capezzolo a cui sta lavorando l' autorità portuale. F.B.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nazione

Piombino, Isola d' Elba

Piombino

Acciaierie, vertice al ministero Missione di Rossi a Roma

Il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi parteciperà oggi a Roma all' incontro al ministero dello Sviluppo economico sull' acciaieria di Jsw Steel Italy srl a Piombino (Livorno). Alla riunione saranno presenti anche rappresentanti dei ministeri dell' Ambiente e del lavoro, dell' Agenzia del Demanio, del Comune di Piombino, della Provincia di Livorno, dell' Autorità portuale, di Invitalia e delle organizzazioni sindacali.

Il mondo si sposa in Toscana
Crescita boom del giro d'affari

Acciaierie, vertice al ministero Missione di Rossi a Roma

Sesa, alleanza con Bassilichi

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il vertice

Jsw Steel Italy a Roma Oggi c' è l' incontro per capire il futuro

PIOMBINO

Jsw Steel Italy a Roma Oggi c'è l'incontro per capire il futuro

«Ecoballe, il recupero non venga interrotto»

Sulle identità di genere voto secondo coscienza

Il Comitato salute pubblica: Chirurgia e Cardiologia a rischio

piombino. L' appuntamento è alle ore 11 a Roma. Nelle stanze del ministero dello Sviluppo economico si tiene l' atteso incontro su Jsw Steel Italy, al quale prenderanno parte anche rappresentanti del Ministero per l' ambiente, del Ministero del lavoro, dell' Agenzia del demanio, della Regione Toscana, del Comune di Piombino, della Provincia di Livorno, dell' Autorità portuale, di Invitalia e delle organizzazioni sindacali. Molto ruota sui tempi e sullo slittamento annunciato recentemente da Jsw per la presentazione del piano industriale, almeno altri quattro mesi. Slittamento che ha riacutizzato le preoccupazioni e le perplessità. Dopo oltre un anno, sindacati e vertici Jsw siederanno allo stesso tavolo. L' attesa è concentrata sulle dichiarazioni di Jindal e gli impegni che intenderà formalizzare ma anche sulla capacità di risposta del Governo alle questioni da sempre sul tavolo, a cominciare dal costo dell' energia. A Roma davanti all' ingresso del ministero dello Sviluppo economico ci saranno anche i rappresentanti del Coordinamento Articolo 1 Camping Cig che nei gorni scorsi hanno lanciato un appello alla città a prendere parte al sit-in. Appello che hanno rivolto «a tutte le organizzazioni e le persone che localmente ci hanno espresso solidarietà durante il recente sciopero della fame - afferma il Coordinamento Art. 1 Camping Cig -. Un incontro atteso da tempo e molto importante per il futuro non solo della siderurgia piombinese, ma per lo sviluppo diversificato di tutta la zona». --

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Jindal, stamani vertice a Roma

Primo contatto ieri via telefono dall' India, oggi l' incontro

PIOMBINO Si è svolto ieri sera alle 19 tramite una confercence call, vale a dire un collegamento telefonico, l' incontro tra la sottosegretaria allo Sviluppoo Economico Alessia Morani e i vertici indiani di Jindal. Il viaggio dall' India è stato rinviato precauzionalmente per evitare voli aerei in un momento delicato dell' emergenza Coronavirus. L' incontro, che aveva scopo conoscitivo, precede la riunione di stamani alle 11 sempre al ministero con il presidente della Regione, Enrico Rossi, e i rappresentanti del Ministero per l' ambiente, del Ministero del lavoro, Ddemanio, del Comune di Piombino, della Provincia, dell' Autorità portuale, di Invitalia e delle organizzazioni sindacali. La sottosegretaria Morani che segue il dossier delle Acciaierie di Piombino, incontrerà domani la ministra delle infrastrutture Paola De Micheli per mettere a punto il piano di rilancio di Piombino anche attraverso il porto.

Expartibus

Piombino, Isola d' Elba

Presidente Toscana a incontro al MiSE su JSW Steel Italy

Appuntamento il 18 febbraio Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Domani, martedì 18 febbraio, alle 11:00, il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, sarà a Roma, al Ministero dello Sviluppo Economico per partecipare ad un incontro su JSW Steel Italy srl, al quale prenderanno parte anche rappresentanti del Ministero per l' ambiente, del Ministero del lavoro, dell' Agenzia del demanio, del Comune di Piombino, della provincia di Livorno, dell' Autorità portuale, di Invitalia e delle organizzazioni sindacali.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Il carico perduto dalla nave Ivy nel luglio 2015

PIOMBINO Si tratta di 56 ecoballe perse in mare dalla motonave Ivy nel luglio 2015, a poco più di quattro miglia a sud del porto di Piombino, non lontano dall' isola di Cerboli. Una decina sono state già recuperate perché finite nelle reti dei pescatori o avvistate affioranti sulla Costa Est e all' Elba. Ma la maggior parte sono ancora disseminate sul fondale. Ne sono state individuate 44, circa 60 tonnellate di plastica una bomba ecologica da rimuovere al più presto. Le ecoballe infatti potrebbero sfaldarsi e rilasciare migliaia di chili di plastica sulle coste dell' Elba, di Follonica e di Piombino, un danno enorme per il settore turistico e ambientale. Sul caso delle balle perdute in mare sono state aperte anche delle indagini.

Grosseto

Allarme ecologico

«Poteri speciali per abbreviare i tempi»

Ecoballe, gli operatori turistici chiedono un intervento immediato per recuperare le 60 tonnellate di plastica cadute in mare

«Non c'è panico, ma il problema va affrontato e risolto senza esitare»

Il carico perduto dalla nave Ivy nel luglio 2015

Portnews

Piombino, Isola d' Elba

Un carico di auto nuove per Piombino

Marco Casale

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

27 Febbraio 2020 — Interviste

Inedite sinergie

Un carico di auto nuove per Piombino

di Marco Casale

Una nuova realtà per nuove aree. Multiterminal Piombino è l'esempio palese di come si possa fare squadra giocando da due porti diversi: Livorno da una parte, Piombino dall'altra.

I due scali portuali sono oggi player di uno stesso Sistema, quello dell'Alto Tirreno, e potrebbero arrivare ad avere un ruolo complementare rispetto a un traffico importante come quello delle auto nuove.

Piombino può essere nel frattempo una valida soluzione: «Riteniamo di poter realizzate inedite sinergie con gli amici di CPP, che abbiamo coinvolto fin da subito in questa avventura perché nutriamo il massimo rispetto per chi opera nel territorio».

Certo, la strada da percorrere è ancora in salita: l'iter per l'assegnazione delle aree a nord del porto non è ultimato e i

Ambiente Autorità Portuali Blockchain Blue Economy Cantieristica navale Concessioni demaniali Containership Coronavirus Crociere Cura del ferro Commerciali ESPO Europa Gigantismo navale GNL Infrastrutture Innovazione tecnologica Lavoro portuale Logistica Portuale Porto di Livorno Porto di Piombino Riforma portuale Delrio Shipping Sicurezza Storia di Livorno Terminal portuali Traffici marittimi Traghetti Via della Seta

Una nuova realtà per nuove aree. Multiterminal Piombino è l'esempio palese di come si possa fare squadra giocando da due porti diversi: Livorno da una parte, Piombino dall'altra. I due scali portuali sono oggi player di uno stesso Sistema, quello dell'Alto Tirreno, e potrebbero arrivare ad avere un ruolo complementare rispetto a un traffico importante come quello delle auto nuove. Così la pensa Enzo Raugei, n.1 della Newco formata da Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (CILP), Compagnia Portuale di Livorno (CPL) e Compagnia Portuale di Piombino (CPP): «Abbiamo chiesto l'assegnazione di una delle nuove aree (il lotto n.1) perché crediamo di poter fare leva sulle potenzialità dello scalo per sviluppare volumi di traffico aggiuntivi nel campo dell'automotive». L'obiettivo che la società si è data è quello di arrivare a movimentare nel Porto circa 100 mila auto nuove, più o meno 1/3 di quelle che il gruppo Cilp carica e scarica ogni anno nel solo scalo labronico. Nel 2019 il porto della città dei Quattro Mori ha movimentato più di 600 mila auto: «Si tratta di un risultato importante, al raggiungimento del quale hanno contribuito sia la Cilp che altre realtà, come Sintermar e SDT». Purtroppo, «pur continuando ad essere per noi un punto di riferimento e un hub strategico, Livorno soffre da tempo di una penuria di spazi. E la situazione non cambierà sino a che non sarà stata realizzata la Piattaforma Europa». Piombino può essere nel frattempo una valida soluzione: «Riteniamo di poter realizzate inedite sinergie con gli amici di CPP, che abbiamo coinvolto fin da subito in questa avventura perché nutriamo il massimo rispetto per chi opera nel territorio». Certo, la strada da percorrere è ancora in salita: l'iter per l'assegnazione delle aree a nord del porto non è ultimato e i concorrenti da 'battere' non sono pochi. In sei hanno risposto alla lettera di invito; l'Autorità di Sistema vaglierà uno per uno i progetti presentati prima di scegliere il futuro o i futuri soggetti aggiudicatari, ma Raugei è convinto della bontà della propria proposta che «ha come punto di forza la sinergia tra attori provenienti da due porti diversi e vicini». «Noi crediamo nello sviluppo di Piombino. Il porto, che vanta già oggi infrastrutture all'altezza delle nostre aspettative, potrà inoltre ricevere un nuovo importante slancio grazie alla prossima realizzazione della bretella di collegamento tra le nuove aree e il raccordo viario nazionale». Il futuro è insomma dietro l'angolo e potrebbe portare in dote allo scalo piombinese 100 mila auto nuove. Vedere per credere. Questa è la seconda delle interviste sviluppate da Port News nell'ambito di un speciale dedicato al porto di Piombino. La prima è consultabile qui .

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' altro fronte

Il rebus dello spostamento dei traghetti dal porto storico

L' assessore Polenta corregge il tiro: «Dibattito in corso». Il consigliere Tombolini: «Forse ha solo parlato a titolo personale?»

Ancona
L'aria che respiriamo
Parte il Piano ambientale «Tanti dubbi, pochi dati»
Lavori alla Rotonda per la sicurezza
Il rebus dello spostamento dei traghetti dal porto storico

Spostamento dei traghetti alla nuova darsena, l' assessore comunale all' Ambiente, Michele Polenta, corregge il tiro: «Fermo restando che l' intenzione dell' amministrazione comunale, di concerto con l' Autorità Portale, è quella di perseguire politiche ecologiste all' insegna di una sempre maggiore sostenibilità, sottolineo che ad oggi non sono state assunte decisioni definitive in merito allo spostamento delle navi e dei traghetti dal porto antico ad altra area. In questa fase, anche con gli armatori, stiamo valutando possibili scenari che si potrebbero prefigurare una volta liberati spazi idonei ad ospitare il traffico marittimo. Per quanto riguarda l' elettrificazione delle banchine, nel ribadire che i progetti sono in linea con le politiche energetiche del Comune, ad oggi non possiamo non rilevare alcune difficoltà, sia sul fronte tecnico rispetto ad un allineamento di tutte le navi per quanto riguarda la connessione al generatore elettrico, sia sul piano economico, dati i costi elevati dell' energia elettrica a carico degli armatori. Nel prossimi periodi proseguirà il confronto interlocutorio con le istituzioni cittadine per arrivare alla migliore soluzione possibile per tutti, cittadini e operatori, con la massima attenzione all' ambiente e alla salute». Sullo stesso argomento, ossia la rivoluzione portuale con la liberazione delle banchine del Porto Storico, interviene anche il consigliere comunale Stefano Tombolini (60100): «L' assessore Polenta parla per sé all' oscuro dello sviluppo di anni di rapporti tra Autorità Portuale e Comune, o quello che dice rappresenta un cambio di orientamento complessivo della politica di pianificazione dell' ambito portuale? Propendo per la prima ipotesi anche perché lo scorso giovedì si sono riunite la III e la V commissione per parlare proprio dello sviluppo dell' area portuale. Presenti all' incontro, oltre al principale relatore, il Presidente dell' AP di Ancona, Rodolfo Giampieri, tutti gli attori principali sul tema. Giampieri ha presentato il 'Futuro del Porto' , ma guarda caso nelle slide di presentazione ne ha illustrata una dal titolo 'Darsena commerciale: la trasformazioni in essere'. Si parla di tutto meno che quello che pensa l' assessore Polenta, che, tra l' altro, non era presente all' incontro».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LA DEMOLIZIONE

Lavori alla Rotonda per la sicurezza

«La demolizione della torretta e dell' ex bar della Rotonda è un intervento necessario e non rinviabile per la sicurezza dell' area». Un cambiamento allo scenario storico del Porto Antico che modifica un punto di ritrovo consolidato nella vita portuale nel segno della progressiva e continua trasformazione: «Dalla fine del 2016, la torretta ex cabina elettrica, retrostante il bar, era stata dichiarata inagibile e messa in sicurezza - spiega il dirigente tecnico della Ap, l' ingegner Gianluca Pellegrini - Vista l' impossibilità di recuperare il manufatto è proseguito un costante monitoraggio sulla struttura finché, a dicembre 2018, il peggioramento delle condizioni ha portato prima alla necessità di interdire, per l' incolumità pubblica, anche il locale bar e poi alla necessaria demolizione».

Ancona
L'aria che respiriamo
Parte il Piano ambientale «Tanti dubbi, pochi dati»
Il professor Bonfiglio in Commissione ambiente puntualizzato dall'opposizione «Non è normale che non si conosca l'impatto su neoplasie e malattie croniche»
Lavori alla Rotonda per la sicurezza
Il rebus dello spostamento dei traghetti dal porto storico
L'assessore Polenta corregge il tiro: «Obiettivo in corsa». Il consigliere Tombolini: «Cosa ha solo parlato a titolo personale?»

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Sicurezza, lavori nell' area rotonda al porto antico

La piccola è stata operata all' ospedale Salesi di Ancona. Un caso che mostra la fattibilità di una chirurgia robotica complessa anche in pazienti molto piccoli

Un intervento necessario e non rinviabile per la sicurezza dell' area, un cambiamento allo scenario storico del Porto Antico che modifica un punto di ritrovo consolidato nella vita portuale nel segno della progressiva e continua trasformazione. Le ragioni della demolizione della struttura del bar alla Rotonda le spiega il dirigente tecnico dell' Autorità di sistema portuale, ingegner Gianluca Pellegrini. "Dalla fine del 2016, la torretta ex cabina elettrica, retrostante il bar, era stata dichiarata inagibile e messa in sicurezza - spiega Pellegrini -. Vista l' impossibilità di recuperare il manufatto è proseguito un costante monitoraggio sulla struttura finché, a dicembre 2018, il peggioramento delle condizioni ha portato prima alla necessità di interdire, per l' incolumità pubblica, anche il locale bar e poi alla necessaria demolizione per la quale non c' erano alternative essendo i due edifici attaccati". Tutto questo percorso è stato costantemente condiviso con lo storico concessionario dell' esercizio che ha continuato ad operare con un food truck.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona: lavori nel Porto Antico

Giampieri: riqualificazione che avrà ricadute positive

Massimo Belli

ANCONA Partono oggi i lavori nel Porto Antico di Ancona. Si tratta di un intervento di riqualificazione a ridosso delle mura del Porto Antico che prevede la demolizione della cabina elettrica e della struttura adibita a bar adiacente alla rotonda. L'intervento, informa lAdSp del Mare Adriatico Centrale, si è reso indispensabile perché nel tempo è peggiorata la sicurezza statica della cabina, che non ha più i requisiti di agibilità. L'Autorità di Sistema portuale ritiene inoltre necessario continuare a migliorare l'area a ridosso delle mura storiche in accordo con la Soprintendenza Archeologica, Belle arti e Paesaggio delle Marche. Con i lavori nel Porto Antico, cambierà lo scenario sempre più con la voglia di guardare avanti per costruire un'opportunità di trasformazione e di miglioramento per questa zona dello scalo e per la citta, con il desiderio di crescere insieme agli operatori e a tutti quelli che lo frequentano. Partiamo da una situazione inderogabile per continuare un percorso di riqualificazione che avrà ricadute sulla fruizione da parte della comunità contribuendo a intensificare e migliorare il rapporto fra il porto e la città dice il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, è un processo irreversibile al quale crediamo fermamente insieme all'amministrazione comunale.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ormai è davvero un porto nelle nebbie

«Volevamo un porto green e lo abbiamo. Ma è verde solo perché non ci sono più le navi». Una battuta amara quella del presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani (foto Giobbi). Gazzellini a pag. 53.

Civitavecchia

Tragedia in piscina, muore anziana

Piscicoltura, caccia ai documenti per fermare il piano

Ormai è davvero un porto nelle nebbie

Gara a squadre di matematica, i geni del Liceo Galilei trionfano

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sempre meno navi, il crollo dei traffici preoccupa i portuali

Civitavecchia

Il malore dopo la terapia anziana muore in piscina

Tensioni al Pincio, "Roma" si pronuncia sul rimpasto

Sempre meno navi, il crollo dei traffici preoccupa i portuali

L' ALLARME «Volevamo un porto green e lo abbiamo. Ma è verde solo perché non ci sono più le navi». Una battuta ironica e amara quella detta qualche giorno fa dal presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani, ma che fotografa quella che è la realtà dello scalo negli ultimi mesi. E i primi dati sui traffici forniti dalle società che operano nello scalo lo dimostrano. In attesa che l' Autorità di sistema portuale pubblichi le statistiche del 2019, ferme al settembre scorso, i primi conti fatti dalle imprese sono tutt' altro che positivi. A cominciare dal carbone, sceso da 3 milioni e 470.690 tonnellate del 2018 a 1 milione e 802.754 tonnellate nel 2019 con conseguente dimezzamento del fatturato di Minosse (la società creata ad hoc per lo scarico del carbone) che ha incassato 630 mila euro contro il milione e 214 mila del 2018. Ma il segno meno contraddistingue anche se non con numeri così clamorosi il resto del comparto. La Traiana ha movimentato nell' anno da poco concluso 92 mila tonnellate di ferrocromo contro le 93.724 del 2018. Non è andata meglio anche per chi opera con le Autostrade del Mare, come nel caso della Cilp che ha movimentato nel 2019 38.688 auto contro le 40.331 del 2018, 63.726 gommati contri gli 85.267 dell' anno precedente. Analogo discorso anche per l' Automotive che è sceso da 29.340 a 14.916 per l' export e da 30.213 a 11.001 per l' import. In perdita nel 2019 rispetto al 2018 anche la società Interminal, così come le imprese che movimentano i container, settore per il quale Civitavecchia si conferma saldamente la Cenerentola d' Italia con numeri che il presidente della Cpc Luciani non esita a definire risibili e ridicoli. La Cilp ha infatti movimentato nel 2019 1.247 container contro i 1.584 del 2018 e il Cfft 7.847 contro 9.799. E se per quanto riguarda il Civitavecchia Fruit Forrest Terminal la certezza dell' accosto arrivata dopo la sentenza del Tart potrà contribuire per il 2020 ad un nuovo incremento dei traffici, il futuro, complice anche una situazione mondiale non semplice, non appare affatto roseo. «Siamo molto preoccupati incalza il numero uno dei portuali anche perché le ben note vicende dell' ultimo mese e la crisi della Cina, potrebbero ripercuotersi anche sulle crociere e l' indotto. Manca una strategia ed una visione globale della portualità. Tanto più che gli altri porti non stanno a guardare e, come si è visto anche al recente Fruit Logistic di Berlino, insieme alle rispettive regioni e comuni cercano di portarci via anche i pochi traffici rimasti». Per domani Luciani ha in programma un incontro col presidente dell' Adsp Francesco Maria di Majo, mentre giovedì sarà insieme al comitato per il ripristino della ferrovia per Orte dall' assessore regionale Mauro Alessandri. Proprio con Alessandri il presidente della Cpc ha già avuto un colloquio informale ieri pomeriggio. «La Regione ci ha assicurato massimo impegno per rilanciare lo scalo e avviare una campagna promozionale del nostro porto, ritenuto vitale per la Pisana. Abbiamo fatto una proposta e giovedì avremo delle risposte». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Itticoltura, i comitati del no cercano prove per bloccare il piano `

Le associazioni sono impegnate a raccogliere informazioni per dimostrare che l' impianto è fonte di problemi ambientali

Civitavecchia

Itticoltura, i comitati del no cercano "prove" per bloccare il piano

Dalle pulizie della Frasca ai progetti nelle scuole i volontari di Fare Verde di nuovo in prima linea

Missione a Kiev per promuovere il turismo gli operatori ucraini pronti alla scommessa

IL CASO Itticoltura, è il momento della raccolta delle informazioni. Più se ne riusciranno ad avere, in merito ai danni ambientali che provocano gli impianti offshore, più sarà possibile contrastare il progetto. L' obiettivo dei comitati del no, infatti, è di farle arrivare quanto prima nelle mani della Direzione generale marittima del ministero delle Politiche agricole, presso la quale è stato avviato l' iter, da parte della società Civitaittica, per il rilascio dell' autorizzazione all' esercizio. Un documento importante, quest' ultimo, senza il quale non è possibile far partire i lavori di realizzazione delle 36 gabbie galleggianti e delle strutture e servizi annessi. Ma un altro e altrettanto fondamentale tassello mancherebbe alla lista degli atti necessi all' azienda proponente. Infatti, a quanto pare, il molo sul quale dovrebbero insistere i servizi a terra del nuovo impianto risulta in concessione all' Enel e nessuna richiesta, né per la modifica né per una nuova autorizzazione, sarebbe stata presentata all' Autorità portuale. Ed è su questi due elementi che al momento le associazioni e i tanti civitavecchiesi che si stanno battendo per impedire la realizzazione della piscicoltura in mare, sperano di far leva per presentare carte probanti al Ministero. «Dopo l' incontro con la commissione Ambiente - spiega Ivana Puleo, portavoce dei comitati del no - ci siamo mossi prendendo contatti anche con altre realtà che vivono questa situazione per capire, attraverso le loro esperienze, cosa si può ancora fare e quali danni reali portano agli ecosistemi tali impianti. Ci siamo confrontati con i volontari di Lega Ambiente Puglia che ci hanno fornito molti spunti validi. Nel frattempo attendiamo le azioni del Pincio, cioè il ricorso al Presidente della Repubblica e il consiglio comunale aperto». Ma si aspetta anche l' esito dell' azione che il Comune di Tarquinia sta portando avanti nei confronti della Regione per cercare di far riaprire la Conferenza dei servizi, nella quale la società ha ottenuto l' ok per realizzare l' impianto. Ed è proprio forte di questa autorizzazione che l' azienda si presenterà all' audizione con la Direzione generale marittima la cui data è ancora da fissare. Intanto, alla fine della settimana scorsa Civitaittica avrebbe dovuto incontrare il Reparto pesca della Capitaneria di Porto locale per predisporre l' istruttoria e aprire la conferenza presso la Direzione generale. L' incontro è però saltato (la società ha chiesto un rinvio) e si dovrà scegliere una nuova data. Un segnale interpretato da associazioni e cittadini come un ostacolo sulla strada del progetto. «Noi non molliamo e ci batteremo fino alla fine perché la Frasca e il mare cittadino vengano tutelati - ribadisce la Puleo - pensiamo e crediamo che uno sviluppo diverso, sostenibile e pulito possa esserci per questo territorio». Ora le diverse anime della battaglia, forti del risultato di piazza ottenuto due sabati fa, hanno deciso di riunirsi in un comitato e stanno organizzando per metà marzo una grande manifestazione alla Frasca. Giulia Amato © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Napoli Today

Napoli

De Magistris: "Porto chiuso alle navi con armi. Napoli città denuclearizzata"

"Napoli è per la fratellanza tra i popoli"

LUIGI NAPOLI

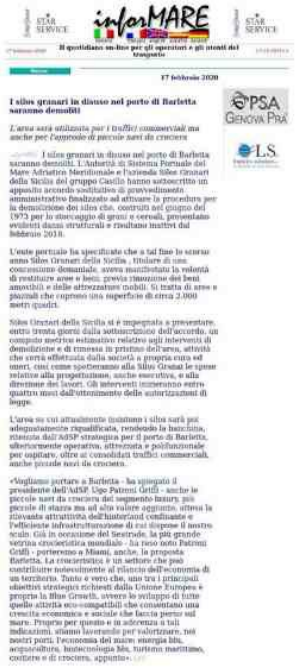
"Napoli città di pace: porto chiuso alle armi, città aperta alla pace. Il porto di Napoli è denuclearizzato . Diciamo ora NO allo sbarco, nel porto della nostra città, di navi con carico di armi, con il serio rischio che siano destinate al conflitto in Yemen. Il porto della città non può essere aperto per l' imbarco di armi destinate ad uccidere vite umane innocenti; l' anima e il cuore di Napoli non devono essere costretti a tollerare questa complicità con la morte. No alla guerra, No war ! Napoli chiude il porto alle armi e apre, come sempre, la città alla Pace e alla fratellanza tra i popoli." Lo afferma in una nota il Sindaco di Napoli Luigi de Magistris.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Informare

Bari

I silos granari in disuso nel porto di Barletta saranno demoliti



L' area sarà utilizzata per i traffici commerciali ma anche per l' approdo di piccole navi da crociera I silos granari in disuso nel porto di Barletta saranno demoliti. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e l' azienda Silos Granari della Sicilia del gruppo Casillo hanno sottoscritto un apposito accordo sostitutivo di provvedimento amministrativo finalizzato ad attivare la procedura per la demolizione dei silos che, costruiti nel giugno del 1973 per lo stoccaggio di grani e cereali, presentano evidenti danni strutturali e risultano inattivi dal febbraio 2018. L' ente portuale ha specificato che a tal fine lo scorso anno Silos Granari della Sicilia , titolare di una concessione demaniale, aveva manifestato la volontà di restituire aree e beni, previa rimozione dei beni amovibili e delle attrezzature mobili. Si tratta di aree e piazzali che coprono una superficie di circa 2.000 metri quadri. Silos Granari della Sicilia si è impegnata a presentare, entro trenta giorni dalla sottoscrizione dell' accordo, un computo metrico estimativo relativo agli interventi di demolizione e di rimessa in pristino dell' area, attività che verrà effettuata dalla società a propria cura ed oneri, così come spetteranno alla Silos Granai le spese relative alla progettazione, anche esecutiva, e alla direzione dei lavori. Gli interventi inizieranno entro quattro mesi dall' ottenimento delle autorizzazioni di legge. L' area su cui attualmente insistono i silos sarà poi adeguatamente riqualificata, rendendo la banchina, ritenuta dall' AdSP strategica per il porto di Barletta, ulteriormente operativa, attrezzata e polifunzionale per ospitare, oltre ai consolidati traffici commerciali, anche piccole navi da crociera. «Vogliamo portare a Barletta - ha spiegato il presidente dell' AdSP, Ugo Patroni Griffi - anche le piccole navi da crociera del segmento luxury, più piccole di stazza ma ad alto valore aggiunto, attesa la rilevante attrattività dell' hinterland confinante e l' efficiente infrastrutturazione di cui dispone il nostro scalo. Già in occasione del Seatrade, la più grande vetrina crocieristica mondiale - ha reso noto Patroni Griffi - porteremo a Miami, anche, la proposta Barletta. La crocieristica è un settore che può contribuire notevolmente al rilancio dell' economia di un territorio. Tanto è vero che, uno tra i principali obiettivi strategici richiesti dalla Unione Europea è proprio la Blue Growth, ovvero lo sviluppo di tutte quelle attività eco-compatibili che consentano una crescita economica e sociale che faccia perno sul mare. Proprio per questo e in aderenza a tali indicazioni, stiamo lavorando per valorizzare, nei nostri porti, l' economia del mare: energia blu, acquacoltura, biotecnologia blu, turismo marittimo, costiero e di crociera, appunto».

Puglia Live

Bari

Bari - Sottoscritto accordo tra AdSP MAM e Silos Granari della Sicilia per la demolizione dei silos nei porti

17/02/2020 PORTO DI BARLETTA: ADSP MAM E SILOS GRANARI DELLA SICILIA SOTTOSCRIVONO UN ACCORDO FINALIZZATO ALLABBATTIMENTO DEI VECCHI E INOPEROSI SILOS. OBIETTIVO: APRIRE LO SCALO AL TRAFFICO CROCIERISTICO. LAutorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e lazienda Silos Granari della Sicilia srl (società del Gruppo Casillo) hanno sottoscritto, nei giorni scorsi, un accordo sostitutivo di provvedimento amministrativo, finalizzato ad attivare la procedura per la demolizione dei silos presenti nel porto di Barletta; si tratta di aree e piazzali che coprono una superficie di circa 2.000 metri quadri. Costruiti nel giugno del 1973 per lo stoccaggio di grani e cereali, i manufatti, oltre a presentare evidenti danni strutturali, risultano inattivi dal febbraio 2018. In ragione di ciò, lo scorso anno, la società, titolare di una concessione demaniale, aveva manifestato la volontà di restituire aree e beni, previa rimozione dei beni amovibili e delle attrezzature mobili. LEnte portuale, quindi, ha avviato tempestivamente una procedura che potesse portare, nel più breve tempo possibile, allabbattimento dei manufatti e alla conseguente valorizzazione dellintera superficie e della banchina prospiciente. A seguito dellaccordo, larea in cui, attualmente, insistono i silos, sarà adeguatamente riqualificata, rendendo la banchina, ritenuta dallEnte strategica per il porto di Barletta, ulteriormente operativa, attrezzata e polifunzionale per ospitare, oltre ai consolidati traffici commerciali, anche piccole navi da crociera. Vogliamo portare a Barletta anche le piccole navi da crociera del segmento luxury, più piccole di stazza ma ad alto valore aggiunto, attesa la rilevante attrattività dellhinterland confinante e lefficiente infrastrutturazione di cui dispone il nostro scalo- commenta il presidente dellAdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Già in occasione del Seatrade (la più grande vetrina crocieristica mondiale) porteremo a Miami, anche, la proposta Barletta. La crocieristica è un settore che può contribuire notevolmente al rilancio delleconomia di un territorio- continua il Presidente. Tanto è vero che, uno tra i principali obiettivi strategici richiesti dalla Unione Europea è proprio la Blue Growth, ovvero lo sviluppo di tutte quelle attività eco-compatibili che consentano una crescita economica e sociale che faccia perno sul mare. Proprio per questo e in aderenza a tali indicazioni, stiamo lavorando per valorizzare, nei nostri porti, leconomia del mare: energia blu, acquacoltura, biotecnologia blu, turismo marittimo, costiero e di crociera, appunto. Entro trenta giorni dalla sottoscrizione del documento, la Società si è impegnata a presentare un computo metrico estimativo, relativo agli interventi di demolizione e di rimessa in pristino dellarea, attività che verrà effettuata dalla Società a propria cura ed oneri, così come spetteranno alla Silos Granai le spese relative alla progettazione, anche esecutiva, e alla direzione dei lavori. Gli interventi inizieranno, così come sottolineato nellaccordo sottoscritto, entro e non oltre i 4 mesi dallottenimento delle autorizzazioni di legge.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

IL MASTER DELLA FONDAZIONE DIOGUARDI SULLE SFIDE URBANE DEL TERZO MILLENNIO

Flick il 3 aprile a Bari per la «City School»

Lectio magistralis sulle città e la Costituzione

CULTURA&SPETTACOLI

Flick il 3 aprile a Bari per la «City School»

Lectio magistralis sulle città e la Costituzione

Venerdì 3 aprile 2020 (ore 16), nella sala Consiliare dell' ex Palazzo della Provincia di Bari, Giovanni Maria Flick, presidente emerito della Corte costituzionale ed ex ministro della Giustizia, terrà una Lectio magistralis sul tema «La Costituzione e la Città del Terzo Millennio: come affrontare la complessità e l' organizzazione della convivenza». L' incontro, promosso dall' Università degli Studi di Bari, dall' ANCI e dalla Fondazione Gianfranco Dioguardi, si pone come prolusione alla prima edizione del Master «City School: per il governo della città complessa»; una lezione inaugurale rivolta agli iscritti ma anche aperta al pubblico che sarà introdotta da Gianfranco Dioguardi. L' evento s' inserisce nell' ambito del programma «SUM -School of Urban Management», scuola manageriale di cultura organizzativa civica urbana ideata e fondata da Gianfranco Dioguardi per formare funzionari (ordinarie dirigenziali) a nuove competenze professionali necessarie per governare la complessità che caratterizza, in misura crescente, le città del Terzo millennio. Il professore Flick, autore del recente libro Elogio della città? Dal luogo delle paure alla comunità della gioia (Paoline Editoriale Libri, 2019) rifletterà sul ruolo centrale che la città assume nella vita degli individui: luogo di convivenza, di integrazione, di democrazia, di accoglienza, bene comune ed espressione di una comunità organizzata, luogo dei diritti inviolabili, luogo dove si realizza la personalità dell' uomo e dove si esprimono i valori costituzionali. La lezione entra nel vivo dei temi che il Master City School affronterà nell' ambito dei propri corsi nell' ottica d' intervenire dal punto di vista organizzativo sulle città contemporanee, intese come organismi viventi in costante evoluzione, quindi come sistemi di manufatti urbani da conservare e restaurare contrastandone l' emer gente degrado fisico causa di deterioramento anche sociale, in particolare nelle periferie emarginate attraverso nuove forme di cultura urbana e di «manutenzione programmata» a carattere sociotecnico. Giovanni Maria Flick, nato a Ciriè (Torino) nel 1940, magistrato e poi avvocato, è stato nominato nel 1996 ministro della Giustizia nel governo Prodi I. Nel febbraio del 2000 viene nominato giudice della Corte costituzionale dal presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Giovanni Maria Flick Ciampi. Cinque anni dopo assume la carica di vicepresidente e nel 2008 diventa presidente. Attualmente è professore emerito di Diritto penale all' Università Luiss di Roma, dove ha insegnato fino alla nomina a giudice costituzionale. È inoltre presidente onorario della Fondazione Museo della Shoah di Roma. È stato consigliere e poi presidente della Fondazione San Raffaele del Monte Tabor, durante il concordato preventivo che ha consentito il salvataggio e la vendita del polo sanitario e della ricerca milanese. È stato delegato del Commissario straordinario del governo per l' Expo 2015 di Milano. Il Master «City School: per il governo della città complessa» è rivolto ad amministratori pubblici (dirigenti, funzionari ordinari, sindaci, assessori, consiglieri) e a giovani laureati interessati alla gestione del governo delle città complesse, nonché a professionisti e imprenditori comunque interessati alle nuove problematiche urbane, in vista dell' acquisizione o del perfezionamento delle competenze necessarie al governo e alla progettazione dei processi di cambiamento. È presieduto da Gianfranco Dioguardi ed è diretto da Letizia Carrera, coordinatrice con Francesco Maggiore dei due moduli formativi proposti: 1. Culture urbane e processi di sviluppo; 2. Organizzazione e management urbano. La «SUM -City School» è promossa dall' Università degli Studi di Bari, dall' ANCI e dalla

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

Pugliese delle Scienze, Camera di Commercio di Bari e Camera di Commercio di Taranto, ANCE Bari e BAT, Autorità di Sistema Portuale, Gruppo Exprivia. Il percorso formativo presenta moduli didattici interdisciplinari con lezioni -laboratorio che alternano contenuti teorici e analisi critiche con esercitazioni pratiche relative a casi -studio nazionali e internazionali.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

Nuova gru per i 90 anni della Corridoni

È stata installata e si aggiunge alle due esistenti: ora lo scalo è più efficiente

AIR ITALY » LE REAZIONI

Lavoratori dal vescovo
Solidarietà delle aziende

Nuova gru per i 90 anni della Corridoni
È stata installata e si aggiunge alle due esistenti: ora lo scalo è più efficiente

OLBIA Una nuova gru portuale da 65 tonnellate è stata installata ieri al molo Cocciani. Si tratta di una sorta di regalo di compleanno che la compagnia portuale "Filippo Corridoni" di Olbia si è fatta in occasione dei suoi primi 90 anni. La nuova gru, che a ad aggiungersi alle due già esistenti, renderà più efficiente il porto olbiese. La gru, acquistata dalla compagnia nel porto di La Spezia, ha viaggiato ininterrottamente per oltre 24 ore a bordo di una nave appositamente noleggiata. «I 90 anni della nostra compagnia - dice il peesidente della "Corridoni", Piero Domenici Diana - sono stati raggiunti il 14 gennaio, ma l' evento è passato pressoché inosservato alla maggior parte degli olbiesi e non certo per carenza di affetto e rispetto. La distrazione è pienamente giustificabile perché il vissuto della nostra compagnia è sempre stato tendenzialmente orientato alla riservatezza e al basso profilo». Nata a Terranova durante il ventennio fascista, la Compagnia Corridoni è sopravvissuta alla Seconda guerra mondiale e, rafforzata dalle difficoltà, ha poi cavalcato il boom economico degli anni '50. «Con l' avvento della Costa Smeralda - dice ancora il presidente -, ha finalmente assunto quel meritato ed indiscusso ruolo di prestigio al quale adempie, senza soluzione di continuità, fino ai nostri giorni. L' anziana signora è sempre lì, sulle banchine dei porti di Olbia, muscoli in mostra dall' alba fino a tarda sera e se le esigenze del lavoro lo richiedono anche nottetempo». La Compagnia portuale Filippo Corridoni è stata istituita il 14 gennaio 1930 con un decreto della Direzione marittima di Cagliari che, approvando i ruoli dei lavoratori portuali di Terranova Pausania, li riuniva in una sola entità. Ne facevano parte 22 caricatori di piroscafi postali, 98 caricatori per la marina libera e 29 boari. «Nel parlare comune degli olbiesi più anziani - ricorda Piero Dominici Diana - sarà sempre "Sa Corridonia"». La compagine sociale della Compagnia, coadiuvata da 35 lavoratori portuali dipendenti, per festeggiare la ricorrenza ed in prospettiva di un consolidamento dei traffici portuali, hadeciso di integrare il parco mezzi meccanici con una ulteriore e potente gru portuale da 65 tonnellate di portata che, insieme alle altre due Fantuzzi Reggiane da 20 e 100 tonnellate già presenti sulle banchine del molo Cocciani, «sarà in grado di attirare nuovi traffici mercantili e garantire la massima efficienza del nostro porto con indubbia ricaduta economica sull' intero territorio gallurese».

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Compagnia portuale

Corridoni: nuova gru per i 90 anni di storia

Era il 14 gennaio del 1930 quando, con un decreto dell' Autorità marittima di Cagliari, fu fondata la Compagnia portuale Filippo Corridoni. Un pezzo di storia della città, passato attraverso il fascismo (e l' antifascismo dei "camalli" olbiesi), la devastazione della guerra sul porto e la ricostruzione, che per il suo novantesimo compleanno festeggia con nuovi investimenti. Nel porto industriale di Cocciani, infatti, è in arrivo un' ulteriore potente gru portuale da 65 tonnellate di portata che si aggiunge alla altre due da 20 e 100 tonnellate già presenti. «Il nuovo mezzo - si legge in una nota della Corridoni - sarà in grado di attirare nuovi traffici mercantili e garantire la massima efficienza del nostro porto con indubbia ricaduta economica sull' intero territorio gallurese». La liberalizzazioni, le tecnologie e i mutamenti del mercato hanno cambiato più volte gli scenari sul fronte del porto ma "Sa Corridonia", oggi cooperativa, con i suoi 90 anni di ininterrotta attività in porto, e gli attuali 35 dipendenti, resta un' istituzione e si prepara alle sfide future.

36 Olbia e Gallura

In Procura la ragazza che accusa Grillo

Interrogata dal Pm, accusa di violenza sessuale il figlio del comico

Il campo era dei Rom, la discarica di tutti

Corridoni: nuova gru per i 90 anni di storia

Carnevale plastic free

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Mega: lo Stretto deve esserci!

«Paghiamo il fatto che ai tavoli del 2017-2018 non c' era ancora l' Autorità di sistema. Ma rimedieremo e il Governo verrà qui a marzo»

18

Messina

Mega: lo Stretto deve esserci!

«Paghiamo il fatto che ai tavoli del 2017-2018 non c'era ancora l'Autorità di sistema. Ma rimedieremo e il Governo verrà qui a marzo»

Sette milioni per la pulizia dei torrenti cittadini

Messina nel Piano di mobilità sostenibile

Rimane deserto il desk di accoglienza dei croceristi in porto

Lucio D' Amico «Non sono sorpreso che nel Piano per il Sud 2030 presentato venerdì scorso dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte a Gioia Tauro non si parli dell' Area dello Stretto». Non è sorpreso ma neppure rassegnato a subire il corso degli eventi, il presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto Mario Paolo Mega. C' è una spiegazione per quelle "omissioni" che risaltano in modo eclatante almeno in questa prima fase del Piano per il Sud. «Si tratta di una programmazione - spiega Mega - che fa sintesi di molti studi pregressi e per quanto riguarda le infrastrutture dei risultati del lavoro dei tavoli delle Aree logistiche integrate che si sono sviluppati tra il 2017 e il 2018 nell' ambito del Pon Infrastrutture&Reti 2014-2020. Analizzando gli studi del tavolo "Gioia Tauro" e di quello della "Sicilia Orientale" non si trova alcuna programmazione che riguardi l' Area dello Stretto - sottolinea il presidente, confermando quanto riferito nel pezzo pubblicato ieri dalla Gazzetta del Sud - ma solo qualche intervento puntuale e senza una logica di rete o meglio ancora di corridoio. È palese che la causa di queste dimenticanze sia stata l' assenza ai tavoli dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto, istituita solo nell' inverno del 2018 e attivata alla fine dello scorso anno, con ciò rafforzando la tesi della sua estrema necessità per avviare la programmazione di interventi senza i quali parlare di continuità territoriale tra Calabria e Sicilia appare del tutto utopistico. Non per niente nelle scorse settimane avevo già segnalato al ministero dei Trasporti e ad alcuni parlamentari del territorio l' urgenza di avviare un tavolo di concertazione per definire un "addendum" a quegli atti di pianificazione». Mega si dice ottimista: «Tutto ciò si concretizzerà, come concordato nei giorni scorsi in un incontro che ho avuto a Roma con il viceministro Cancelleri, con una prima riunione che sarà convocata proprio a Messina nella prima metà di marzo, alla presenza dello stesso viceministro e dei tecnici del Mit con i quali faremo il punto sulla situazione infrastrutturale del nodo dello Stretto, presenti anche i rappresentanti della Regione siciliana e della Regione Calabria, di Rfi, di Anas e del Cas». Ci vuole una programmazione integrata ed unitaria, «senza la quale - conclude Mega - sarà difficile sperare che si possano attivare finanziamenti specifici ma soprattutto che si possa avviare una vera politica infrastrutturale su un nodo fondamentale per il sistema logistico dell' Italia meridionale e non solo per il rilancio dello sviluppo della Sicilia».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Rimane deserto il desk di accoglienza dei croceristi in porto

Messina

Mega: lo Stretto deve esserci!

«Paghiamo il fatto che ai tavoli del 2017-2018 non c'era ancora l'Autorità di sistema. Ma rimedieremo e il Governo verrà qui a marzo»

Sette milioni per la pulizia dei torrenti cittadini

Messina nel Piano di mobilità sostenibile

Rimane deserto il desk di accoglienza dei croceristi in porto

Emilio Pintaldi Il desk di accoglienza dei croceristi al terminal portuale, riservato alle istituzioni per la consegna di depliant e per l' assistenza, è deserto da tre mesi. Turisti senza informazioni. Così capita che la chiesa di San Giovanni di Malta, che risale al 541 dopo Cristo e che conserva le spoglie dei Santi e Martiri co-Patroni della nostra città, oltre che i resti di Francesco Maurolico, venga ignorata (anche dal sito ufficiale del Comune!). Sino a qualche mese fa al Terminal c' era la presenza del Comune e della Città metropolitana, grazie all' impegno degli studenti coinvolti in un progetto avviato con l' istituto Jaci. C' erano cartine e depliant. Ma adesso, i croceristi appena sbarcati (e la nuova stagione sta per iniziare) trovano il desk che dovrebbe intercettarli per fornire informazioni sui siti da visitare in città, desolatamente vuoto. Né addetti alla divulgazione, né interpreti, né cartine. Nulla di nulla. Scene che si ripetono da novembre ad ogni sbarco. L' ultima replica venerdì scorso quando in porto è arrivata la Msc Opera con 2100 passeggeri a bordo. Nessuna informazione, nessun visitatore nei siti più belli. Tra questi la chiesa di San Giovanni di Malta che sorge proprio accanto alla Questura. Un gioiello dove si incontrano storia e arte. Nel 541 dei pirati trucidarono 30 monaci tra i quali San Placido, i fratelli Eutichio e Vittorino e la sorella Flavia. La chiesa custodisce i loro resti mortali da santi martiri. Ma all' interno ci sono anche le spoglie del matematico Francesco Maurolico. La chiesa ospita un' infinità di oggetti d' arte del XVI e del XIX secolo e una reliquia importante: un capello della Madonna della Lettera. All' esterno una fonte d' acqua alla quale vengono attribuite doti prodigiose. Nessun riferimento a questo autentico scrigno di arte e storia sul sito ufficiale del comune. Gli spazi museali della chiesa nella quale soggiornò anche il Caravaggio sono affidati all' associazione Aura presieduta da Francesca Mangano e supportata dallo storico Marco Grassi. «Fino a quando c' era qualcuno a dare informazioni - spiega Francesca Mangano - i croceristi si vedevano e restavano davvero ammirati da tanta bellezza e storia. Da alcuni mesi è il deserto più assoluto». La replica del Comune: «Stiamo siglando una convenzione- spiega l' assessore al Turismo Enzo Caruso - con la Città metropolitana. Dal 30 marzo quando arriverà la prima nave avremo tutto al proprio posto: addetti, depliant e piantine. Stiamo anche allestendo un nuovo sito internet che si chiamerà Agorà. Presto il front office a disposizione dei turisti sarà totalmente diverso». Uno scrigno di tesori come la chiesa di S. Giovannidi Malta non valorizzata.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Lavori a rilento e si attende il pontone per le opere a mare

Tirrenica

Lavori a rilento e si attende il pontone per le opere a mare

Rizzo presidente Unione Trinacria

Abolizione Punto nascita Rigettato il ricorso dal Cga

Giudicata illegittima l'iniziativa dei consiglieri

Fari sul rischio sismico Screening in sei scuole

Una panchina rossa contro la violenza

Disinfestazione straordinaria in due edifici scolastici di Malfa

pace del mela Pontile di Giammoro: i lavori non sono fermi, ma onestamente è come se lo fossero. Basta una verifica nel cantiere per registrare la presenza di pochi operai e lavori che procedono in maniera assai ridotta. Il tutto nel silenzio generale. Eppure per un' opera così importante, partita con un ritardo di parecchi anni e che avrebbe dovuto essere consegnata entro la fine dell' anno appena trascorso, l' attenzione dovrebbe essere massima, soprattutto da parte dell' Autorità portuale che è l' ente appaltante. L' impresa Ricciardello ha comunicato che la conclusione delle opere avverrà nell' anno in corso e comunque in ritardo rispetto ai tempi previsti. Ma chi conosce la storia delle opere pubbliche da realizzare in mare, sa che questo termine potrebbe anche slittare ulteriormente. Nessuno infatti può negare che dopo il completamento delle principali opere a terra, avvenute all' inizio del 2019 l' impresa ha iniziato ad accumulare ritardi con l' esecuzione delle opere in acqua, per le quali aveva inizialmente comunicato l' intenzione di subappaltare; subcontratto poi risolto che ha determinato questi ritardi, con la conseguente applicazione di penali. Adesso si è appreso che l' impresa ha noleggiato il pontone che serve per realizzare la palificazione nei fondali, peraltro abbastanza profondi, ma sui tempi non vi sono certezze. Tra l' altro il pontone non è ancora arrivato a Giammoro, come facilmente visibile. In questo arco di tempo l' Autorità portuale - che si sta mostrando tollerante proprio per evitare che uno scontro con l' impresa determini sospensioni sine die dei lavori e quindi che praticamente il pontile non si farà mai - sta anzi cercando di muovere altri passi allo scopo di rendere il pontile immediatamente fruibile dopo l' ultimazione dell' attuale appalto. E in tal senso starebbe valutando la migliore ipotesi per collocare l' armamento ferroviario a servizio del costruendo pontile. Tra gli "addetti ai lavori" invece restano le perplessità circa il ruolo che potrà avere questo pontile viste la particolarità della zona dove si è deciso di installarlo. «Senza una diga foranea - si afferma - quanti giorni l' anno potrà lavorare visto che è esposto alle avverse condimeteo provenienti da ovest a nord-est particolarmente frequenti nel periodo invernale? È possibile che nessuno abbia preso in considerazione queste situazioni di difficoltà che sono emerse già nell' attuale fase di costruzione? Il rischio è che una volta ultimata per mantenere in sicurezza la struttura siano necessari investimenti importanti». La prova del nove comunque sarà ad opera finita. Ecco perché non occorre perdere altro tempo. g.p. Chiusura del cerchioentro la fine dell' anno,ma poi servirà una diga?

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri

Trasporti nello Stretto. Mega: "A marzo incontro col Ministero"

MARCO IPSALE

I tecnici ministeriali inviteranno a fare il punto sulla situazione infrastrutturale del nodo dello Stretto anche i rappresentanti delle Regioni Sicilia e Calabria, di Rfi, Anas e Cas "E' una programmazione che fa sintesi di molti studi pregressi nell' ambito del Pon Infrastrutture e Reti 2014/2020". Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega, parla così del Piano del sud 2030, sulla stessa linea dell' assessore regionale Marco Falcone . Due soli interventi in Sicilia, sull' asse Messina - Catania - Ragusa, nessuno specifico per l' area dello Stretto. "C' è solo qualche intervento puntuale e senza una logica di corridoio". Perché? Perché l' Authority messinese è entrata in funzione solo pochi mesi fa . Questo "rafforza la tesi della sua estrema necessità per avviare la programmazione di interventi, senza i quali parlare di continuità territoriale tra Calabria e Sicilia appare del tutto utopistico". Già nelle scorse settimane, Mega aveva "segnalato al Ministero e ad alcuni parlamentari del territorio l' urgenza di avviare un tavolo di concertazione per definire un addendum a quegli atti di pianificazione", mentre pochi giorni fa ha incontrato il viceministro Giancarlo Cancelleri. "Una prima riunione sarà convocata a Messina nella prima metà di marzo presso l' AdSP dello Stretto, alla presenza dello stesso viceministro, dove i tecnici ministeriali inviteranno a fare il punto sulla situazione infrastrutturale del nodo dello Stretto anche i rappresentanti delle Regioni Sicilia e Calabria, di Rfi, Anas e Cas. In assenza di una programmazione integrata ed unitaria, sarà difficile sperare che si possano attivare finanziamenti specifici ma soprattutto che si possa avviare una vera politica infrastrutturale su un nodo fondamentale per il sistema logistico dell' Italia meridionale, e non solo, per il rilancio dello sviluppo della Sicilia".

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Saline Mulinello, stop alla cementificazione

martedì 18 febbraio 2020 LA SICILIA V

Siracusa Provincia

Saline Mulinello, stop alla cementificazione

Revocato il bando di gara per la realizzazione dei nuovi piazzali attrezzati del porto commerciale

L'uso responsabile del denaro

Save tour con gli alunni del Principe di Napoli

Augusta Siracusa

Atto vandalico alla recinzione del Rivellino Quintana

Augusta. Revocato il bando di gara per la realizzazione dei nuovi piazzali attrezzati del porto commerciale. Si tratta del progetto che prevedeva la cementificazione delle saline del Mulinello, che ha visto le associazione ambientaliste contrarie. Ad accendere i riflettori sulla notizia il consigliere di opposizione di Diems 25, Giuseppe Schermi, che tanto si è impegnato affinché ciò avvenisse e Italia Nostra in prima linea nella battaglia di tutela dell' Area Umida. Il bando è stato revocato con delibera del 31 gennaio scorso a firma del commissario straordinario Emilio Errigo che per 4 mesi ha guidato l' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale Augusta -Catania. «Si è conclusa favorevolmente una vicenda che rischiava di compromettere per sempre le "Saline del Mulinello" che formano un insieme paesaggistico di notevole bellezza, caratterizzato dalla preesistenza delle caratteristiche attività agro-silvo-pastorali che connotano ancora oggi la campagna siciliana oltre al particolare habitat impreziosito da specie protette. E che rappresentano ancora oggi un bene etno-antropologico legittimamente ritenuto meritevole di interesse e di tutela e possedendo tutti i requisiti di vincolo» sottolinea Jessica Di Venuta, presidente di Italia Nostra. La procedura di vincolo ai sensi dell' articolo 136 del Decreto legislativo 42/2004 fu avviata in riscontro alla nota numero 5/19 del 14 maggio 2019 della sezione Italia Nostra di Augusta assunta agli atti il 30 maggio 2019 facendo seguito alla nota dell' associazione dell' 8 aprile 2019 riportante: Proposta di tutela e dichiarazione di notevole interesse pubblico "Saline del Mulinello" in Augusta.L' ampliamento dei piazzali del porto commerciale infatti, avrebbe comportato non solo l' alterazione dei luoghi, ma la loro totale cancellazione. E' questo non si poteva consentire.«Sacrificare queste aree umide significa mortificare il nostro presente -aggiunge Di Venuta - le future generazioni e l' unico e insostituibile habitat che ci ospita». Nei prossimi giorni l' assessorato ai Beni culturali e dell' Identità siciliana definirà con proprio decreto l' apposizione del vincolo paesaggistico e l' intangibilità di queste antiche saline. Lo scorso gennaio il consigliere Schermi ha reso noto in conferenza stampa che le saline del Mulinello sono aree Sic e si trovano indicate nel sito europeo dei progetti Natura 2020 e che la Regione ha aggiornato la cartografia, trasmettendola per l' approvazione definitiva, che è di fatto avvenuta, al ministero dell' Ambiente. In quell' occasione ha rinnovato l' invito all' Adsp a revocare il bando. Ad osteggiare il progetto anche Legambiente.Agnese Siliato.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

FerPress

Palermo, Termini Imerese

Sicilia: Falcone, al lavoro su piano quinquennale da oltre 300 mln per collegare principali porti con le isole minori

(FERPRESS) - Palermo, 17 FEB - Una partecipata riunione nella sede dell' assessorato alle Infrastrutture ha sancito l' avvio della revisione della rete dei servizi marittimi della Regione Siciliana. Al tavolo, convocato dagli assessori regionali Bernardette Grasso, coordinatrice dei servizi per le Isole minori, e Marco Falcone, delegato ai Trasporti, hanno partecipato tutti i sindaci dei Comuni delle Isole minori e, fra gli altri: l' ammiraglio Salvatore Gravante, segretario generale dell' Autorità di sistema portuale Sicilia occidentale; Roberto Isidori, comandante della Capitaneria di Porto di Palermo; Mario Paolo Mega, presidente dell' Autorità portuale dello Stretto, il dirigente generale Fulvio Bellomo e la dirigente Trasporto marittimo Dora Piazza. «Il Governo Musumeci - ha spiegato l' assessore Falcone - ha presentato a tutti gli attori interessati la bozza diun piano quinquennale dal valore di oltre 300 milioni di euro che si articolerà su 43 linee fra i principali porti di Sicilia e le isole minori. Il numero di miglia nautiche annualmente percorse supererà il milione e 400mila, grazie a un investimento regionale di oltre 60 milioni per anno. Tra le novità anche una nuova linea, la Cefalù-Lipari». L' assessore Falcone stila poi la tabella di marcia dei prossimi mesi: «Entro aprile intendiamo pubblicare il nuovo bando quinquennale per le concessioni del trasporto marittimo, un bando che recepirà la nuova rete dei servizi e che si baserà sul criterio dell' offerta più vantaggiosa. Abbiamo, inoltre, posto come condizioni essenziali l' abbattimento dei costi a carico degli utenti e l' inserimento di criteri che favoriranno l' utilizzo di navi moderne ed efficienti». Nelle prossime settimane, come preannunciato da Grasso e Falcone, si terranno ulteriori incontri di consultazione e confronto con le comunità locali, gli attori istituzionali e gli stakeholders del trasporto marittimo siciliano.

Informazioni Marittime

Focus

Coronavirus, le crociere in Asia rischiano di fermarsi

Royal Caribbean cancella 18 partenze. Carnival calcola danni intorno a 60 cent per azione. Il governo italiano rimpatrierà i 35 cittadini italiani a bordo di DIamond Princess

Muoversi agilmente da e verso la Cina è sempre più complicato a causa dell' epidemia di Coronavirus e gli effetti, man mano che il tempo passa e l' emergenza non si placa, iniziano a farsi sentire concretamente su un turismo in forte crescita in Asia, le crociere. I gruppi statunitensi Royal Caribbean e Carnival hanno calcolato che l' ultimo mese di disagi e blocchi alla navigazione peserà sui conti finanziari di quest' anno tra i 55 e i 65 cent per azione. Royal Caribbean ha deciso di cancellare un totale di 18 crociere in partenza dal sud-est asiatico, oltre a modificare l' itinerario di diversi viaggi. Nell' ultima settimana sono aumentati i divieti o gli obblighi di quarantena per tutte le navi dedicate al turismo. Da cinque giorni i possessori di passaporti cinesi non possono imbarcarsi in otto Stati della zona, ovvero Bahamas, India, Indonesia, Giappone, Malesia, Singapore, Sri Lanka e Vietnam. Non è esclusa la possibilità che le compagnie del gruppo Royal, così come quelle di Carnival, cancellino tutte le crociere del sud-est asiatico fino ad aprile. Intanto a bordo della Diamond Princess - nave bloccata in Giappone, nel porto di Yokohama, da circa due settimane dopo che un passeggero di Honk Kong è risultato positivo al Coronavirus - sono saliti a 355 le persone contagiate. Il ministro della salute giapponese ha detto che «finora abbiamo eseguito i test su 1,219 persone. Di queste, 355 sono risultate positive al nuovo coronavirus. Delle 355 persone risultate positive, 73 non mostrano sintomi». Il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, ha detto che l' Italia sta preparando un volo per rimpatriare i 35 cittadini italiani (non contagiati) a bordo della nave. Discorso analogo lo hanno fatto gli Stati Uniti (che ne hanno 400), Hong Kong e il Canada. Per questi ultimi il governo a detto che i contagiati dovranno essere trasferiti in un ospedale giapponese prima di ritornare in patria. L' Australia e il Regno Unito, infine, non hanno ancora chiarito come intendono muoversi verso i propri cittadini.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Informazioni Marittime

Focus

Coronavirus, 50 per cento di tir in meno nei porti cinesi

Secondo Trasportounito le navi provenienti dalla Cina dirette in Europa sono un terzo più leggere. Presto un piano d' emergenza al ministero dei Trasporti

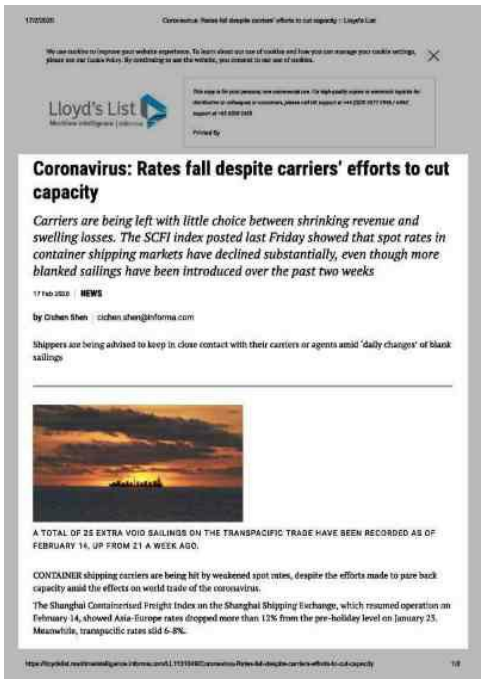
Sono noti gli effetti del Coronavirus sui traffici container provenienti dalla Cina . Discorso analogo vale per il turismo crocieristico, che rischia di essere sospeso nel sud.-est asiatico . L' ultimo dato viene dall' autotrasporto che, secondo Trasportounito, vede fermi tra il 40 e il 50 per cento degli autisti dei mezzi pesanti in uscita dai porti cinesi. Non si dimentichi, però, che questo drastico calo è dovuto alla combinazione dell' epidemia con il prolungamento delle festività del Capodanno cinese, deciso dal governo per gestire meglio le quarantene e diminuire la diffusione dell' epidemia. Fatto sta che la catena logistica cinese si è drasticamente ridimensionata nella ultime settimane, soprattutto quella legata al trasporto terrestre come le merci in container. «L' effetto domino del Coronavirus sta colpendo pesantemente anche le rotte marittime dei traffici container con diminuzioni di un terzo nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte fra la Cina e l' Europa», si legge in una nota di Trasportounito. Inevitabilmente questa flessione si ripercuoterà anche sui volumi dei porti e dei terminal italiani, colpendo direttamente la catena del trasporto e «generando una crisi sull' autotrasporto italiano chiamato da un lato, ad affrontare un certo rincaro nei prezzi del carburante, dopo il temporaneo calo causato più da logiche geopolitiche che da un effettivo rapporto fra domanda e offerta, , e dall' altro le conseguenze destinate ad accentuarsi ogni giorno di più di una contrazione dei traffici e quindi della domanda di trasporto». Nei prossimi giorni Trasportounito presenterà al ministero dei Trasporti un piano per fronteggiare l' emergenza con «misure straordinarie a salvaguardia dell' economia e del lavoro, prevedendo l' utilizzo di ammortizzatori sociali, di strumenti di flessibilità che consentano processi di riconversione aziendali, possibili misure di detassazione e defiscalizzazione nonché procedure di sospensione coordinate e pianificate dei finanziamenti in corso».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Lloyd's List

Focus

Coronavirus: Rates fall despite carrier...fforts to cut capacity



Lloyd's List

Coronavirus: Rates fall despite carriers' efforts to cut capacity

Carriers are being left with little choice between shrinking revenue and swelling losses. The SCFI index posted last Friday showed that spot rates in container shipping markets have declined substantially, even though more blanked sailings have been introduced over the past two weeks

17 Feb 2020 | NEWS

by Cichen Shen | cichen.shen@informa.com

Shippers are being advised to keep in close contact with their carriers or agents amid 'daily changes' of blank sailings

A TOTAL OF 25 EXTRA VOID SAILINGS ON THE TRANSPACIFIC TRADE HAVE BEEN RECORDED AS OF FEBRUARY 14, UP FROM 21 A WEEK AGO.

CONTAINER shipping carriers are being hit by weakened spot rates, despite the efforts made to pare back capacity amid the effects on world trade of the coronavirus.

The Shanghai Containerised Freight Index on the Shanghai Shipping Exchange, which resumed operation on February 14, showed Asia-Europe rates dropped more than 12% from the pre-holiday level on January 23. Meanwhile, transpacific rates slid 6-8%.

CONTAINER shipping carriers are being hit by weakened spot rates, despite the efforts made to pare back capacity amid the effects on world trade of the coronavirus. The Shanghai Containerised Freight Index on the Shanghai Shipping Exchange, which resumed operation on February 14, showed Asia-Europe rates dropped more than 12% from the pre-holiday level on January 23. Meanwhile, transpacific rates slid 6-8%. Overall, the declines are in line with what the World Container Index has also reported for the period, and hence the weakness is clearly substantiated, Sea-Intelligence said in its latest report. The terrible news comes as carriers have already withdrawn many sailings to cope with the virus-led sharp fall in cargo demand a move that is expected to also strike a blow to their revenue. The consultancy recorded 25 extra void sailings on the transpacific trade as of February 14, up from 21 a week ago. These are in addition to the 61 cancellations resulting from the original Chinese New Year holiday. On Asia-Europe trade, the tallies are 22 versus 10 over the same period, plus 44 blanked sailings driven by the CNY holiday. Orient Overseas Container Line, a member of the Ocean Alliance, in a customer advisory on Friday withdrew two more transpacific services while amending the blanking dates of another three from the week-ago arrangement. The information on blank sailings changes almost daily, and shippers would be well advised to keep in close contact with their carrier service representatives and/or third-party providers of shipping service information, as the likelihood of having to change service routing is indeed very high, said Sea-Intelligence. The resulting disruption to supply chains has also gone beyond China, which is highly connected with other Asian ports on almost all liner services. Malaysia-based Westports Holdings may not see any throughput expansion this year, with most of its major trades exposed to a potential slowdown in China following the virus outbreak, TA Securities analyst Tan Kam Meng warned last week. Sea-Intelligence said: The impact on exporters from non-China origins is therefore a negative side-effect of the blanked sailings. It added that the current situation was leaving carriers with little choice between blanking a sailing or potentially sailing at a highly loss-making utilisation level.

Lloyd's List

Focus

World boxship fleet update: coronavirus takes toll on idle fleet

Lloyd's List

World boxship fleet update: coronavirus takes toll on idle fleet

Additional blankings raise level of unemployed tonnage. Delays in scrubber retrofits keep vessels out of service longer

17 Feb 2020

by James Baker | @JamesBakerCI | james.baker@informa.com

The wide-reaching impact of the coronavirus outbreak is now affecting developments in the active containership fleet as yards struggle to complete scrubber installations

Market commentaries
World boxship fleet update

BLANKED sailings and delays to scrubber retrofits has led to an increase in the fleet of idle containerships as seasonal factors combine with the outbreak of coronavirus to have an impact on fleet deployment figures.

Figures from Lloyd's List Intelligence from the end of January show that the amount of idle capacity stood at 326 vessels comprising 757,478 teu at the end of January, representing 3.4% of the global fleet. This was already up from 3.2% at the beginning of January, as the normal seasonal reduction in demand began to see idle numbers rise.

But in the past two weeks that number has increased again, with 834,198 teu, or 3.7% of fleet capacity, now unemployed.

"Carriers have announced further void sailings in the coming weeks as a result of weak demand, with several Chinese cities still not allowing offices and factories to reopen after the holidays due to the coronavirus

BLANKED sailings and delays to scrubber retrofits has led to an increase in the fleet of idle containerships as seasonal factors combine with the outbreak of coronavirus to have an impact on fleet deployment figures. Figures from Lloyd's List Intelligence from the end of January show that the amount of idle capacity stood at 326 vessels comprising 757,478 teu at the end of January, representing 3.4% of the global fleet. This was already up from 3.2% at the beginning of January, as the normal seasonal reduction in demand began to see idle numbers rise. But in the past two weeks that number has increased again, with 834,198 teu, or 3.7% of fleet capacity, now unemployed. Carriers have announced further void sailings in the coming weeks as a result of weak demand, with several Chinese cities still not allowing offices and factories to reopen after the holidays due to the coronavirus outbreak, Alphaliner noted. The additional void sailings are expected to push up the inactive fleet capacity to more than 1.6m teu over the coming month, with all ship sizes above 1,000 teu negatively impacted. It added that the situation was exacerbated by the large number of ships that were undergoing scrubber retrofits in Chinese shipyards or waiting to enter the shipyards. Labour shortages at the Chinese yards are expected to further delay the completion of retrofitting work and push up the inactive fleet numbers, Alphaliner said. While the medium-term impact of coronavirus will likely have a negative impact on carriers, who will be suffering from lower than normal volumes in the traditionally weak first quarter that follows the Chinese New Year, the heavy reduction of capacity being taken out of service will at least maintain load factors for those ships still sailing. Nevertheless, idle ships still cost money even when not trading, so carriers will be hoping the effects of coronavirus on export trades from Asia are ameliorated as soon as possible. One broker noted that while liner operators had cancelled sailings in addition to those they would normally blank during the post-new year slowdown, demand would likely be negatively affected through February and into March as well. As production at factories is expected to be slow to re-start in China one possibility, however, could be that various retailers and manufacturers will boost production at facilities in other countries in Southeast Asia, the broker said. At the moment it is too early to tell if this will happen and whether it will impact demand positively. Meanwhile, deliveries continued apace during January, taking the total containership fleet to 22.6m teu, up just 41,000 teu from the end of December. Only two large ships were delivered during January, the 23,756 teu MSC Ambra and the 14,300 teu MSC Orion. MSC Ambra is the last in a series of six sisterships delivered to the carrier by Samsung Heavy Industries as part of a newbuilding programme launched at the end of 2017. Smaller feeder tonnage made up the remaining 11 units entering service in January, but none of these were in excess of 3,000 teu. The only confirmed orders during the month were at Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering, which confirmed an order for six 15,000 teu containerships. While the beneficial ownership of the units was not revealed, Lloyd's List understands that the order is an extension to Eastern Pacific's previous order for LNG-fuelled tonnage of similar size that it signed last year, and which brings up the order to 23 vessels. But further newbuilding deliveries are expected to pick up steam in the coming quarters, according to analysts at Maritime Strategies International, despite some minor delays to deliveries for HMM and CMA CGM. In total, we expect around 240,000 teu of newbuilding deliveries in the first quarter of 2020 and 280,000 teu in the second quarter, MSI said. Feeder newbuilding deliveries will also increase, as vessels ordered during the 2017-18 wave of feeder optimism continue to join the fleet. At the other end of the lifecycle, it sees

an increase in demolition as well, but not until the market eases again. The continued strength

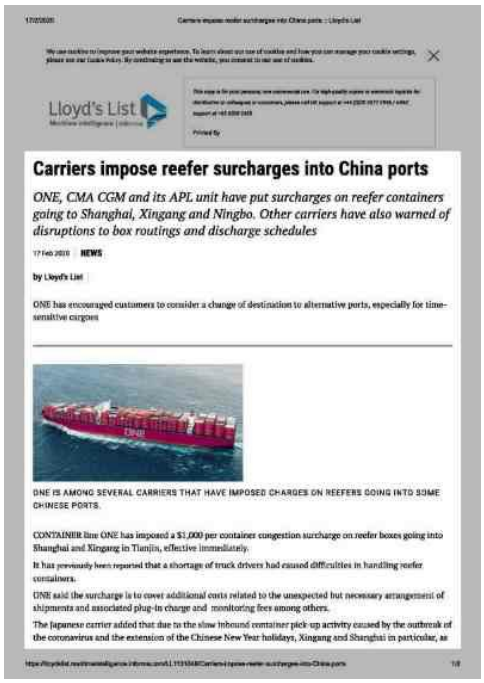
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

of time-charter earnings for larger vessels means a rebound in scrapping may only emerge later in 2020, it said.

Lloyd's List

Focus

Carriers impose reefer surcharges into China ports



Carriers impose reefer surcharges into China ports

ONE, CMA CGM and its APL unit have put surcharges on reefer containers going to Shanghai, Xingang and Ningbo. Other carriers have also warned of disruptions to box routings and discharge schedules

17 Feb 2020 | NEWS

by Lloyd's List

ONE has encouraged customers to consider a change of destination to alternative ports, especially for time-sensitive cargoes

ONE IS AMONG SEVERAL CARRIERS THAT HAVE IMPOSED CHARGES ON REEFERS GOING INTO SOME CHINESE PORTS.

CONTAINER line ONE has imposed a $1,000 per container congestion surcharge on reefer boxes going into Shanghai and Xingang in Tianjin, effective immediately.

It has previously been reported that a shortage of truck drivers had caused difficulties in handling reefer containers.

ONE said the surcharge is to cover additional costs related to the unexpected but necessary arrangement of shipments and associated plug-in charge and monitoring fees among others.

The Japanese carrier added that due to the slow inbound container pick-up activity caused by the outbreak of the coronavirus and the extension of the Chinese New Year holidays, Xingang and Shanghai in particular, as

CONTAINER line ONE has imposed a $1,000 per container congestion surcharge on reefer boxes going into Shanghai and Xingang in Tianjin, effective immediately. It has previously been reported that a shortage of truck drivers had caused difficulties in handling reefer containers. ONE said the surcharge is to cover additional costs related to the unexpected but necessary arrangement of shipments and associated plug-in charge and monitoring fees among others. The Japanese carrier added that due to the slow inbound container pick-up activity caused by the outbreak of the coronavirus and the extension of the Chinese New Year holidays, Xingang and Shanghai in particular, as well as some other Chinese terminals, are facing a serious shortage of available reefer plugs. As such ONE warned that it may need to make schedule adjustments that might result in the discharge of reefer containers at an alternative port without prior notice. ONE also encouraged customers to consider a change of destination to alternative ports, especially for time-sensitive cargoes such as fresh chilled commodities. It added that it was monitoring the situation closely and would keep customers updated about any further developments. CMA CGM and its APL unit have imposed a $1,250 surcharge for reefers for the two ports, as well as Ningbo. Other lines have not imposed surcharges, but have warned that extreme congestion might result in them having to discharge cargoes in alternative ports or reroute boxes without prior notice. These include major carriers on the China trade such as Orient Overseas Container Line, MSC and Cosco.

Messaggero Marittimo

Focus

Coronavirus e crollo dei traffici

Massimo Belli

ROMA Riguardo l'incidenza del coronavirus sul crollo dei traffici, si calcola che in Cina la coincidenza dell'epidemia con il Capodanno cinese abbia messo fuorigioco fra il 40 e il 50% degli autisti di Tir con l'effetto indotto di rendere ogni giorno più problematico il funzionamento della catena logistica e il movimento dei container in entrata e uscita nei grandi porti della Cina. L'effetto domino del coronavirus sta colpendo pesantemente anche le rotte marittime dei traffici container con un crollo dei traffici che si manifesta con diminuzioni superiori al 30% nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte fra la Cina e l'Europa. Inevitabilmente questa flessione si ripercuoterà anche sui volumi dei porti e dei terminal italiani, colpendo direttamente la catena del trasporto e generando una crisi sull'autotrasporto italiano chiamato da un lato, ad affrontare un certo rincaro nei prezzi del carburante (dopo il temporaneo calo causato più da logiche geopolitiche che da un effettivo rapporto fra domanda e offerta), e dall'altro le conseguenze destinate ad accentuarsi ogni giorno di più di una contrazione dei traffici e quindi della domanda di trasporto. Solo al porto di Genova, già fortemente rallentato per le note carenze infrastrutturali, la contrazione prevista sarà nell'ordine del 20% sia in import sia in export. Medesima flessione percentuale, come valore medio, coinvolgerà tutti i soggetti che operano direttamente nelle relazioni di scambio e di traffico con la Cina. Trasportounito sta mettendo a punto un piano di emergenza che verrà presentato al ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per la predisposizione anticipata di misure straordinarie a salvaguardia dell'economia e del lavoro, prevedendo l'utilizzo di ammortizzatori sociali, di strumenti di flessibilità che consentano processi di riconversione aziendali, possibili misure di detassazione e defiscalizzazione nonché procedure di sospensione coordinate e pianificate dei finanziamenti in corso.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Portnews

Focus

Coronavirus: shipping schizofrenico

I frutti sperati dei blank voyages , in costante crescita da quando è scoppiata l'epidemia del Coronavirus, ancora non si vedono. Le tariffe di trasporto marittimo dei container continuano infatti a calare, sia sulle rotte che collegano l'Asia e l'Europa che su quelle transpacifiche. A certificarlo è lo Shanghai Containerized Freight Index che nel giorno di San Valentino ha fatto rispettivamente registrare cali superiori al 12 e al 6% rispetto ai livelli ante-crisi, antecedenti, cioè, il 23 gennaio. L'effetto combinato pandemia/prolungamento delle festività del Chinese New Year (conclusesi peraltro da poco) non fa dormire sonni tranquilli al mondo dello shipping e, soprattutto agli armatori, che hanno tentato di far fronte allo slowdown dell'economia cinese tagliando la capacità di stiva. Secondo la consultancy firm Sea Intelligence, i vettori hanno cancellato sino ad oggi circa 107 partenze transpacifiche e 76 partenze in totale nel trade Asia-Europa.

shipmag.it

Focus

Il coronavirus colpisce anche i container: mille dollari in più per quelli diretti in Cina

Tokyo Ocean Network Express (ONE) ha deciso di inserire una sovrattassa di 1.000 dollari per ogni contenitore diretto in Cina. Tutta colpa del coronavirus. Lo spazio per i container reefer nei porti di Shanghai e Xingang è scarso, per la congestione che stanno vivendo i principali scali cinesi.

shipmag.it

Focus

Porti e aiuti di Stato: Bruxelles sbaglia, Roma batta un colpo / Editoriale

Vito de Ceglia

La sentenza di Bruxelles è virtualmente scritta: le esenzioni fiscali di cui godono le Autorità di sistema portuale (Adsp) italiane non sono più compatibili con le norme europee in materia di aiuti di Stato. Ad alimentare questo sospetto sono stati operatori e associazioni del cluster marittimo-portuale che in questi giorni hanno inviato alla redazione di ShipMag.it un puntuale resoconto da cui emerge tutto il loro malessere verso una decisione 'sbagliata' che, se confermata, aprirebbe di fatto scenari inediti per i porti italiani. Abbiamo raccolto l'appello di Assoporti , Assiterminal/Confetra , Angopi ormeggiatori, Ancip (compagnie e imprese portuali), organizzazioni sindacali . Ora, lo rilanciamo con forza convinti che il Governo abbia ancora tempo (poco) e argomenti seri (tanti) per difendere l'assetto 'regolatorio' dei nostri porti in sede Ue: ovvero, che le Adsp sono enti pubblici, non economici, che svolgono attività amministrative e di regolazione delle imprese concessionarie, quindi non svolgono attività d'impresa . La posizione di Roma deve essere ferma, perché il rischio è che se passasse la linea della Commissione si aprirebbero enormi problemi che danneggerebbero le imprese e la portualità italiana. Limitiamoci a segnalare tre conseguenze . La prima: si passerebbe dal regime concessorio alla 'locazione' . Questo vuol dire che chiunque può prendere in affitto un'area portuale senza vincoli e tanto più senza rispettare i piani d'impresa (portare traffico e dare occupazione, su tutti). La seconda: riconoscendo le Adsp quali imprese, ogni intervento finanziario dello Stato in infrastrutture risulterebbe 'aiuto di Stato' . La terza: le Adsp perderebbero ogni ruolo di regolazione, autoritativo, di coordinamento dei soggetti istituzionali in porto e di controllo in materia di lavoro . Il mondo portuale è, purtroppo, frammentato dal punto di vista associativo, ma questa vicenda tiene uniti il cluster e la politica. In questi giorni, infatti, abbiamo dato voce anche alle posizioni bipartisan di esponenti politici. Sono state presentate due risoluzioni, di PD e IV, quella del Movimento 5 Stelle pare imminente e anche la Lega è pronta a chiedere al Governo di adottare urgentemente, presso le sedi competenti, ogni iniziativa utile a fermare in extremis la decisione della Commissione europea, che comporterebbe un radicale stravolgimento dell'impianto normativo vigente con conseguenze gravissime sulla nostra economia. Il compito del Governo e della ministra Paola De Micheli, a questo punto, deve essere quello di rappresentare con forza e determinazione, nella trattativa con la Commissione, gli interessi del Paese e della portualità. Il tempo stringe, possiamo ancora farcela, a patto che non vengano commessi altri passi falsi! La vicenda è nota, risale al 2012, ma è entrata nel vivo solo negli ultimi mesi subendo un'accelerazione lo scorso 10 gennaio quando Bruxelles ha pubblicato una lettera in Gazzetta riportando nero su bianco la sua posizione ufficiale. Di fatto, la Commissione europea chiede al nostro Paese di mettersi in regola e di adeguare le proprie norme a quelle comunitarie. Nel mirino, ci sono i presunti 'aiuti' concessi alle Adsp : le Autorità di sistema portuale, giudicate dall' Europa imprese a tutti gli effetti perché affidano autorizzazioni e concessioni dietro il pagamento di un canone, quindi costrette a pagare l' Ires , cioè la tassa che grava sulle altre imprese italiane, al fine di evitare distorsioni della concorrenza. A chiederlo, all'unisono, sono operatori e associazioni di settore che hanno rilevato come la posizione della Commissione europea si fondi su 'presupposti errati e non contestualizzati' . Una posizione che peraltro potrebbe provocare un grave paradosso: ossia,

uno Stato che dovrebbe tassare sé stesso visto che le Adsp per Roma altro non sono che enti pubblici di diretta emanazione del Mit. Ma non solo: se le Autorità portuali saranno considerate a tutti gli effetti delle società da tassare per via del principio di libera concorrenza, allora potrebbe essere messo in

discussione anche il loro ruolo di controllo nella gestione dei porti. Ed aprire la strada, a questo punto, a possibili privatizzazioni . Il problema è che fino ad oggi il confronto tra Italia e Ue si è trascinato avanti da anni. Sette, per l'esattezza. Tuttavia, in tutto questo tempo i Governi italiani che si sono succeduti non sono stati in grado di affrontare con serietà e continuità il confronto con la Commissione. Il motivo? Probabilmente, perché la rappresentanza italiana a Bruxelles, delegata a perorare la causa dei porti, non è stata sufficientemente preparata e dotata di argomenti per contrastare l'impostazione europea della DG Competition . Senza un'azione concreta e fortemente argomentata da parte del Governo, la controversia potrebbe risolversi con la Commissione che dà ragione alla Dg Competition e riconosce la normativa italiana contraria ai principi di libera concorrenza. A quel punto, la conseguenze inevitabile potrebbe essere l'apertura di una procedura di infrazione.