



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 19 febbraio 2020**



Prime Pagine

19/02/2020	Corriere della Sera	8
<hr/>		
19/02/2020	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
19/02/2020	Il Foglio	10
<hr/>		
19/02/2020	Il Giornale	11
<hr/>		
19/02/2020	Il Giorno	12
<hr/>		
19/02/2020	Il Manifesto	13
<hr/>		
19/02/2020	Il Mattino	14
<hr/>		
19/02/2020	Il Messaggero	15
<hr/>		
19/02/2020	Il Resto del Carlino	16
<hr/>		
19/02/2020	Il Secolo XIX	17
<hr/>		
19/02/2020	Il Sole 24 Ore	18
<hr/>		
19/02/2020	Il Tempo	19
<hr/>		
19/02/2020	Italia Oggi	20
<hr/>		
19/02/2020	La Nazione	21
<hr/>		
19/02/2020	La Repubblica	22
<hr/>		
19/02/2020	La Stampa	23
<hr/>		
19/02/2020	MF	24
<hr/>		

Primo Piano

18/02/2020	Ansa	25
<hr/>		
18/02/2020	Corriere Marittimo	26
<hr/>		
18/02/2020	crociererotizie.com	27
<hr/>		

18/02/2020	FerPress		28
Incontro tecnico del Propeller Clubs nella sede di Assoporti. A gran voce la richiesta di semplificazione			
18/02/2020	Informare		30
Incontro tecnico del Propeller Clubs nazionale per discutere dell' andamento della portualità italiana nel Mediterraneo			
18/02/2020	Informazioni Marittime		31
Porti e semplificazione normativa, il focus del Propeller			
18/02/2020	Messaggero Marittimo		32
La portualità italiana nel Mediterraneo			
18/02/2020	Sea Reporter		34
Incontro tecnico del Propeller Clubs nella sede di Assoporti. A gran voce la richiesta di semplificazione			
18/02/2020	shipmag.it		36
Masucci (Propeller Clubs) compatta il cluster: 'Servono regole certe nei nostri porti'			
18/02/2020	30nodi.com		37
Incontro tecnico del Propeller Clubs nella sede di Assoporti			

Trieste

18/02/2020	shippingitaly.it		38
La congestione nel porto di Trieste limita i risultati di Dfds			

Venezia

19/02/2020	Corriere del Veneto	Pagina 11	<i>Camilla Gargioni</i>	39
Navi a Marghera in quattro mesi C' è il progetto all' ex Vetrocoke				
19/02/2020	Corriere del Veneto	Pagina 11		40
Il Consorzio cerca banche per avere 80-100 milioni				
19/02/2020	Corriere del Veneto	Pagina 11	<i>Matteo Riberto</i>	41
La Legge speciale di Brunetta «Tutti i poteri a Ca'Corner I soldi da gas e fanghi»				
19/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 38		42
Mose, il test notturno a Malamocco «Una palestra per i nuovi tecnici»				
19/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 38	<i>MARTA GASPARON</i>	43
No Navi, manifestazione in vista del vertice istituzionale a Roma				
19/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 39	<i>ELISIO TREVISAN</i>	44
Crociere, il Porto scopre le carte Obiettivo: salvare il traffico merci				
19/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 39		45
A Porto Marghera arrivano le nuove rotte per India e Oriente				
19/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 20		46
Porto: Fusina e banchina Lombardia per le grandi navi fuori dal Bacino				
19/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 20		48
«Anche i Ministeri nel caos scelte senza alcuna istruttoria»				
19/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 21		49
Sollevate le 19 paratoie e controllate le valvole «Tutto ha funzionato»				
19/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 21		50
Rumori di navi e barche nei fondali, al Lido ecco l'idrofono del Cnr				
19/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 21		51
Brunetta, testo di Legge Speciale È di Pellicani la prima proposta				
19/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 28		52
Il Porto ora parte con un primo scavo dei suoi canali a Venezia e Chioggia				
19/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 25		54
Il caso di via della Pila imprenditori in attesa del patto Porto-Comune				

19/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 33	55
	VGate, le categorie in coro «Danni a turismo e ambiente»	
19/02/2020	Il Gazzettino Pagina 48	56
	«Il porto container farà soltanto dei gravi danni»	

Savona, Vado

19/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 18	57
	Progetto salva -porto via libera del Ministero	

Genova, Voltri

19/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 11	58
	Risiko dei terminal container, missione genovese per Aponte	
18/02/2020	shipmag.it	59
	Psa-Sech e Bettolo, Aponte cala a Genova	
19/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 15	60
	Ponte, festa in cantiere per l' ultima delle 18 pile «Concorso per il nome»	
19/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	62
	Terzo Valico e Nodo di Genova progetto unico per accelerare	
18/02/2020	BizJournal Liguria	64
	Ponte Morandi, rimborsi autotrasportatori, da domani al via domande per risarcimenti 2019	
18/02/2020	Genova24	65
	Ponte Morandi, al via le domande per i rimborsi 2019 per gli autotrasportatori	
18/02/2020	PrimoCanale.it	66
	Ponte Morandi, al via le domande di risarcimento del 2019 per gli autotrasportatori	
19/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 19	67
	Nave delle armi, i magistrati chiedono l' incidente probatorio	
19/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4	68
	Autoparco a Cornigliano, presidio ed esposto in Procura	
18/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 3	69
	Genova, le ricadute economiche di stazioni marittime. Report di Risposte Turismo	
18/02/2020	Primo Magazine	70
	Trasporto Unito su Coronavirus e crollo dei traffici <i>GAM EDITORI</i>	
18/02/2020	La Gazzetta Marittima	71
	Coronavirus ora colpisce anche i porti	
18/02/2020	Il Nautilus	72
	Comune di Genova: Pra', meno rumore nel bacino portuale	
18/02/2020	PrimoCanale.it	73
	Pra', arriva il timer per spegnere locomotori: meno rumore in porto	
19/02/2020	La Gazzetta Marittima	74
	FuoriMuro contribuisce al progetto di riqualificazione di Pra' Palmaro	
18/02/2020	The Medi Telegraph	75
	Duci: "La proposta di Monti? Raccogliamola immediatamente" / INTERVISTA	

La Spezia

19/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36	76
	Chiosco di bigiotteria alla Morin, ambulante vince al Tar contro l' Ap	

18/02/2020	Il Nautilus		77
Il corridoio doganale ferroviario La Spezia porto: Bologna interporto ai blocchi di partenza			

Ravenna

19/02/2020	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 24	78
Porto «intelligente» a Ravenna made in Salerno con i Rainone			

Livorno

19/02/2020	Il Tirreno	Pagina 18	79
Alp, oggi la protesta dei lavoratori a Palazzo Rosciano			
18/02/2020	messaggero marittimo		80
Barbara Bonciani relatrice a Marsiglia			
18/02/2020	La Gazzetta Marittima		81
Il Diritto e il timore del rovescio			
18/02/2020	La Gazzetta Marittima		82
Tutti a giudizio dalla Procura di Livorno			
18/02/2020	La Gazzetta Marittima		83
Sicurezza in ambito portuale			
19/02/2020	La Gazzetta Marittima		84
Nuove bitte e parabordi in banchina a Livorno			

Piombino, Isola d' Elba

19/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 12	85
«Porti: troppi pesanti ritardi invece del necessario rilancio»			
19/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 50	86
«Serve un rilancio dei due porti»			
19/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 11	87
Jsw al Ministero conferma l' impegno Un nuovo tavolo alla fine del mese			
19/02/2020	La Nazione	Pagina 24	89
Acciaierie, Rossi chiama Conte «La svolta non c' è, venga qui»			
18/02/2020	TeleBorsa		90
Piombino, tavolo al Mise su rilancio sito siderurgico			
18/02/2020	La Gazzetta Marittima		91
La 'bretella' per Piombino entra in fase esecutiva			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 34	92
Via i traghetti dal porto antico			
19/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 35	93
«Fa male vederlo demolito Il bar era tutta la mia vita»			
19/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 35	94
Il primo vero obiettivo è buttare giù i silos completamente			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/02/2020	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 3	95
L'allarme degli autotrasportatori: «Non viene garantito il servizio per la Sardegna»			

Napoli

18/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	96
<hr/>		
18/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	97
<hr/>		
18/02/2020	Ansa	98
<hr/>		
18/02/2020	Cronache Della Campania <i>LA REDAZIONE</i>	99
<hr/>		
18/02/2020	Ildenaro.it	100
<hr/>		
18/02/2020	Stylo 24	101
<hr/>		

Salerno

19/02/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 24	<i>Diletta Turco</i> 102
<hr/>		

Brindisi

19/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 1	104
<hr/>		
19/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	105
<hr/>		
19/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	107
<hr/>		
19/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 13	<i>CARMEN VESCO</i> 109
<hr/>		
18/02/2020	Brindisi Report	111
<hr/>		
18/02/2020	shippingitaly.it	113
<hr/>		

Taranto

19/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 5	114
<hr/>		
19/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 13	116
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

18/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i> 117
<hr/>		

18/02/2020 **The Medi Telegraph** 119
Gioia Tauro, la De Micheli pensa al grande burocrate per la presidenza del porto

Cagliari

19/02/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 13 120
Zona franca doganale, le ruspe non si fermano

Catania

19/02/2020 **La Sicilia** Pagina 16 122
«La Bahri Hofuf lontana dalle nostre coste»: flash mob

Palermo, Termini Imerese

19/02/2020 **La Gazzetta Marittima** 123
MedCom Forum Trasporti: il Mediterraneo e i traffici

Focus

18/02/2020 **Avvisatore Marittimo** Pagina 1 125
Effetto Coronavirus, nei porti cinesi camion si dimezzano

18/02/2020 **Avvisatore Marittimo** Pagina 14 126
Effetto Coronavirus

19/02/2020 **Il Manifesto** Pagina 1 127
Mosca chiude le frontiere ai cinesi

19/02/2020 **Il Manifesto** Pagina 10 128
La Russia chiude le frontiere ai cinesi Il contagio rallenta

18/02/2020 **Informare** 129
Coronavirus, a Singapore sconto del 50% sull' importo delle tasse portuali pagate dalle navi passeggeri

18/02/2020 **Lloyd's List** 130
From the News Desk: How is the coronavirus affecting shipping?

18/02/2020 **e-gazette** *LUIGI MERLO* 132
Milleproroghe, via libera al provvedimento per favorire l' uso elettrico nei porti

18/02/2020 **Informare** 133
L' apporto del settore europeo del trasporto marittimo al prodotto interno lordo dell' UE ammonta a 54 miliardi di euro

18/02/2020 **Portnews** *Fabrizio Vettosi* 135
Troppa offerta alla rinfusa



Napoli, dibattito sulla giustizia fra Davigo e gli avvocati della Camera penale Che accusa "il Fatto" di fare "pessima stampa". Grazie, per noi è una medaglia



Mercoledì 19 febbraio 2020 - Anno 12 - n° 49 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

Toctoc ministero "Abuso d'ufficio" sui voli di Stato: i giudici chiedono le carte al Viminale



MANTOVANI A PAG. 7

Offerta di Intesa Messina salva Ubi e il sistema cotto Bpm e Mps sono ancora più sole

BORZI, SCACCIAVILLANI, CAPOZZI E CON UN COMMENTO DI GIORGIO MILETTI A PAG. 16 - 17

Corriere Sera Rcs, compratore cercasi: la bomba di Blackstone azzoppa Cairo

PALOMBI A PAG. 15

ENI, UNA FOLLIA CONFERMARE L'AD DESCALZI

STEFANO FELTRI A PAG. 15

BYE BYE TOUR Ozzy&Elton: anche gli dèi invecchiano

STEFANO MANNUCCI

Stacca la spina, spegni strumenti. Hanno voglia a dire le star che vogliono morire prima di diventare vecchie, come giuravano gli Who: il sogno di tutti i miti del rock e del pop è crepare in scena, consumati dalla vita e dal mestiere, mentre il pubblico li osanna. Il peggior incubo è dover arrendersi, rinunciando al nutrimento delle loro esistenze: la venerazione.

A PAGINA 22

DA CONISP ALL'AIR FORCE (S'INDAGA PER TRUFFA)

RENZI, PIÙ GUAI PENALI CHE VOTI

IL GIP FA A PEZZI LE (NON) INDAGINI ROMANE SU PAPA TIZIANO, LOTTI, VERDINI&C. SVOLTA NELL'INCHIESTA SULL'"AEREO BLU" COSTATO 26 VOLTE IL SUO VALORE

LILLO, PACELLI E PIPTONE A PAG. 4 - 5 - 6



In maggioranza e all'opposizione Lui intanto fa campagna acquisti e guerriglia anti-intercettazioni

GIARELLI E MARRA A PAG. 2 - 3

RIUSCIRÀ A RIABILITARE PURE RAZZI E SCILIPOTI

ANTONIO PADELLARO A PAG. 3

SALARIO MINIMO Mediazione in vista, ma solo al ribasso

Confindustria e Pd: 9 euro all'ora non saranno troppi?

Pressione nella maggioranza per ridurre la retribuzione legale minima. Il fronte di imprese, Dem e sindacati smonta una delle idee di sinistra del M5S. Catalfo: puniamo a non stravolgere la nostra proposta

CANNAVÒ A PAG. 14



GUARDA UN PO': PER I POVERI NON SI TROVANO MAI I QUATTIRINI

DOMENICO DE MASI A PAG. 14

Mannelli



La catteriveria Matteo Renzi è andato in Pakistan. Storicamente è la location perfetta per lanciare minacce ai governi dell'Occidente

WWW.SPINOZA.IT

IL PADRE DI ASSANGE "Estradare Julian è condanna a morte Riguarda tutti noi"

PROVENZANI A PAG. 20



SINDROME CINESE Alibaba è malato e lancia la App per il Coronavirus

IACCARINO A PAG. 21

Chi paga?

MARCO TRAVAGLIO

Per fortuna non siamo iscritti al Club dei Garantisti all'Italiana. Altrimenti ora staremmo qui a strepitare per chiedere punizioni esemplari contro i pm di Roma, da Fignatone in giù, che nello scandalo Conisp non si occupano delle persone giuste (Tiziano Renzi, Alfredo Romeo, Alberto Bianchi, Francesco Bonifazi, Luca Lotti, Denis Verdini) perché troppo impegnati a indagare su quelle sbagliate (Henry John Woodcock, Federica Sciarrelli, Gianpaolo Scafarot). Già, perché è questo che afferma, nelle 200 impiettose pagine della sua ordinanza di rigoetto alle richieste di archiviazione della Procura capitolina, il gip Gaspare Sturzo, pronipote di don Luigi, dopo 16 mesi di riflessione.

Te amici al bar. Si parte dall'incontro, sempre negato dagli interessati, ma accertato dai carabinieri analizzando le "celle" telefoniche, fra babbo Renzi, il suo galoppino Carlo Russo e l'imprenditore Romeo in un bar di Firenze il 16 luglio 2015. I pm lo trascurarono con la scusa che Romeo incontrò Russo "solo" un anno dopo, fra agosto e ottobre del 2016. Invece, per il gip, l'incontro Tiziano-Romeo è decisivo perché due mesi dopo Carlo chiede a Tiziano di fare un "rinforzino" sull'ad renziano di Conisp, Luigi Marroni, cioè preme su di lui perché assecondi i desiderata del genitore dell'allora premier Matteo; dopodiché Tiziano incontra proprio Marroni. Quanto basta per "rivalutare la potenzialità criminale dell'effettività dell'incontro del 16.7.2015 tra Romeo, Russo e Renzi Tiziano (detto "il Babbo")".

Mister X è Romeo? Il 4 marzo 2015 Russo istruisce su Telegram (non intercettabile) il tesoriere renziano Pd Bonifazi, che sta per incontrare un misterioso personaggio: "Buongiorno Francesco solo per evidenziarti i passaggi fondamentali dell'incontro di stamani. Lui deve capire che io sono il suo unico interlocutore e che ho rapporti privilegiati senza che venga fuori il nome di T." (Tiziano). Secondo il gip Sturzo, il Mister X che Bonifazi doveva incontrare e avvertire del ruolo di Russo plenipotenziario del mondo renziano poteva essere addirittura Romeo. A questo messaggio decisivo, segnalato dai carabinieri e poi dal Fatto, i pm non dedicano una sola riga nella nota all'informativa dell'Arma. Come se non esistesse. Infatti non interroga neppure Bonifazi su chi fosse il Mister X e quali questioni dovesse trattare con l'"unico interlocutore" Russo. Così la Procura può concludere che l'incontro fra Tiziano e Romeo (con Russo) di quattro mesi dopo "non muta punto" la decisione di chiedere l'archiviazione per entrambi.

SEGUE A PAGINA 24



UNA FOGLIATA DI LIBRI OGGI NELL'INSERTO



UNA FOGLIATA DI LIBRI OGGI NELL'INSERTO

Edizione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 0658999.1 Sped. in Abb. Postale - DL 53/93/93 Conv. L. 48/94 Art. 1, c. 1, 100 MILANO

ANNO XXV NUMERO 42

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 2020 - € 1,80

Scuola cristianizzata, aborto libero per le minorenni, esperimenti sugli embrioni, eutanasia. La Spagna realizza il socialismo di Zapatero

Roma. "Sarà il problema in prima pagina nelle prossime settimane", scrivono i media spagnoli. Il governo di Pedro Sánchez si appresterebbe a ridurre drasticamente l'insegnamento del cattolicesimo nelle scuole, come promesso. La misura, assieme al "recupero di beni gre-

ve che procuri sofferenze fisiche o psichiche intollerabili" (in Belgio sono stati appena processati tre medici che avevano prescritto l'eutanasia a una ragazza affetta da Asperger). Un analogo provvedimento sarà discusso in questi giorni al Parlamento portoghese.

"La sinistra non moderata è fortemente contraria alla cultura giudaico-cristiana e l'attuale governo di sinistra non è come i governi di Felipe González negli anni Ottanta e Novanta. La Spagna è un paese di vecchi: sono il grande blocco di elettori e il governo deve convincersi sull'eutanasia. In società sempre più anziane, aiutare gli anziani a morire è una tentazione irresistibile, in linea con un'impressionante dichiarazione del ministro delle Finanze del Giappone, Tarō Aso, che ha detto che agli anziani dovrebbe essere permesso di "altracciarsi a morte". Il governo rosso-viola prova a portare a compimento il suo

in Spagna, ha detto: "Conosciamo lo sviluppo embrionale dei topi. Sappiamo molto meno come si sviluppano gli embrioni umani". Dopo il parere positivo della commissione di Riproduzione assistita del ministero della Salute, i genetisti spagnoli usano la stessa tecnica, ma senza trasferimento nell'utero, del cinese He Jiankui, che ha fatto scalpore facendo nascere due gemelle con il Dna modificato.

La gran lezione delle banche alla politica

L'Italia che va è quella che scommette sulla globalizzazione e quando la politica aiuta i privati a fare della globalizzazione una fonte di opportunità a guadagnare è l'intero paese. Spunti sul rischio bancario dopo la mossa di Intesa Sanpaolo su Ubi

La notizia dell'offerta pubblica di scambio volontario (Opa) lanciata lunedì notte dalla banca guidata da Carlo Messina (Intesa Sanpaolo) sulla banca guidata da Victor Massiah (Ubi) è una bellissima notizia per i ragazzetti diverse tra loro. La prima ha a che fare con i numeri dell'operazione (il cda di Ubi si riunirà martedì) e la seconda con l'eventuale aggregazione avrebbe l'effetto di permettere al nuovo gruppo di diventare la terza banca in Europa per capitalizzazione, la settima come numero di clienti netti e la prima per attività, un fatto che tra l'altro potrebbe a ricardare quanto possa essere fuori dal portafoglio del più grande azionista delle banche italiane, le cui performance nel 2019 sono state molto buone (quelli in crescita nel comparto del 38,5 per cento con i raddoppiati netti accumulati dalle prime cinque banche italiane pari a nove miliardi) e la cui efficienza operativa è ormai fra le migliori in Europa con un costo del lavoro che pesa ormai per il 30 per cento dei ricavi (dati F&B).



CARLO MESSINA

La seconda ragione non ha a che fare con i numeri e si riferisce alla modalità con cui è stata l'azione lanciata da Intesa Sanpaolo. In molti si saranno chiesti il senso dell'espressione "operazione non ostile ma non concorsuale" usata ieri da Carlo Messina, e per provare a orientarsi nel difficile lessico della finanza può essere utile sintetizzare così l'affermazione: il motore dell'operazione è stato il mercato, non la politica. Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, ha detto ieri l'ad di Intesa Sanpaolo, è stato informato dell'operazione e così fatto e lo stesso è avvenuto con l'ad di Ubi, che dopo averne avuto conoscenza lunedì notte mentre era impegnato a illustrare a Londra il piano industriale della sua banca. È stato il mercato, e non la politica, a indurre Intesa Sanpaolo a rafforzarsi prima o poi anche in Europa (magari quando la banca italiana comincerà a funzionare davvero agevolando le fusioni transnazionali). Ed è stato il mercato a spingere la prima banca italiana a muovere il primo passo all'interno di un grande rischio che presenta già ai blocchi di partenza due novità rilevanti. Da una parte c'è il superamento ormai definitivo del capitalismo di relazione - non c'è memoria in questi recenti di un'offerta non amichevole ma di successo tra banche italiane. Dell'altra parte vi è invece il progressivo tentativo del sistema bancario di emanciparsi sempre di più dalle logiche dell'Unione europea, secondo aspetto che sono diversi punti che meritano di essere messi a fuoco. Il primo punto riguarda il vero motore dell'operazione che c'entra ovviamente con l'importanza per una grande banca di crescere e di essere al passo con la globalizzazione (con questa aggregazione, in termini di ricavi, il nuovo gruppo supererebbe Unicredit, Sogefi, Credit Suisse e Crédit Agricole arrivando ai livelli di Deut-

La teledivanda dello stato di diritto

I grillini gettano la maschera e spiegano perché di fronte a una giustizia che non va non bisogna lavorare per aggustarla ma occorre impegnarsi per sfasciarla di più. Tra Bonafede, Taverna e Raggi. Mattinata così passata a un convegno dei 5 stelle

Alle 23.46 del 29 giugno 2020 un treno carico di Gpi deraglia alla stazione di Viareggio, la cisterna diventa una bomba, un intero quartiere brucia assieme a trentadue persone.

Trentadue morti. Quando Marco Piagentini, che porta addosso i segni delle gravissime ustioni, racconta la notte in cui morirono sua moglie Stefania, quarant'anni, e i suoi figli di due e quattro anni, Loreano e Luca, ecco che il silenzio e la commozione colpiscono come un pugno nello stomaco, seguito da una scarica inaccettabile. "Dopo undici anni di processo, tre capi d'imputazione sono finiti in prescrizione. Un altro capo di imputazione, l'omicidio colposo, rischia di andare in prescrizione anche qui".



COME BEN SI VIDE, LA MATTINATA È SCRIBBOLATA. RIGUARDA LA BARBARIE DEL MECCANISMO PROCESSUALE CHE SI TRASCINA TROPPO IN LUNGO. PER OGNI ANNO SOPRASTAZIONE. UN PROCESSO CHE DOPO UNDICI ANNI NON È FINITO. UN PROCESSO CHE DOPO UNDICI ANNI NON È FINITO. UN PROCESSO CHE DOPO UNDICI ANNI NON È FINITO.

Il ministro Bonafede prende la parola sul finale, subito dopo l'intervento potentissimo di Marco Piagentini, quando l'aria è pesante e la commozione insuperabile. È ovviamente cosa da Bonafede? Non offre le buone ragioni di chi ha lavorato a rendere i processi più rapidi, perché in due anni il ministro non ha fatto nulla di tutto questo. Ma difende la sua condotta, senza mai spiegare le ragioni della prescrizione, che è la ragione per la quale la scaltella del "convengo" era stata progettata: creare il clima emotivamente più adatto alle cose che il ministro intendeva dire per difendersi in un momento di difficoltà pubblica. "C'è il diritto dei cittadini a rivedere una risposta dello stato", dice allora Bonafede. "Perché allentata la storia che ha raccontato Marco Piagentini si ripeterà", aggiunge. È insomma questo ministro dall'aria incorapavevole, eppure furbo, scaglia Via reggio nel frullare del polso e la politica. Viareggio diventa il suo scuola, contro Matteo Renzi, contro il Pd che vuole modificare la sua legge bisbetica sulla prescrizione, contro l'intero mondo del diritto, quei penalisti e quei magistrati, quei professori di procedura penale

che gli tirano le orecchie da asino. "Ringrazio i familiari delle vittime che ho incontrato in questi anni", insiste lui. "Ho promesso loro che se loro sarebbero cambiati. Si loro mi hanno dato la forza di tenere il punto", aggiunge. Quindi fa il verso di un ministro in un ministero infelice. Tutti sanno che la sospensione della prescrizione non accelera i processi, ma ha l'effetto opposto. Bloccare la prescrizione equivale a dire la giustizia non funziona, invece di tentare di aggiustarla la sfasciamo del tutto. E parlando, Bonafede mette insieme la prescrizione con l'altra sua legge contestata, la "Spazzacorriti", la cui retroattività sanzionata dalla Consulta non era solo un'interpretazione dei magistrati - come racconta lui - ma un punto qualificante di cui il M5s è vanto. Adirittura spiegando con un famoso e violentissimo post sul blog delle 5 stelle che il grillo alla Spazzacorriti gli era caduto addosso. Roberto Formis sarebbe finito in prigione con il suo delitto. Ma non c'è contraddittorio in questo "convengo". Non c'è un "convengo". È l'esplicitazione di una scelta politica. È la scelta di una politica. È la scelta di una politica. È la scelta di una politica.

Epilogo Alitalia

Patsanelli incontra la Vestager. Ma come può l'Antitrust europea far finta di nulla sugli aiuti di stato?

Sono giorni decisi per Alitalia. Ieri il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patsanelli, ha incontrato la commissaria europea per la Concorrenza, Margrethe Vestager, con cui ha discusso delle indagini avviate nell'aprile 2018. Se fosse accettata l'impugnabilità degli aiuti, la Commissione potrebbe chiedere all'Italia di recuperare parzialmente o integralmente il prestito ponte (fino a un controvalore complessivo di 1,3 miliardi di euro) più gli interessi, sancendo di fatto il fallimento del vettore. Tecnicamente, ogni tranché del prestito va vista come una storia a sé. Inoltre, la Commissione deve ancora aprire un fascicolo sui 400 milioni appena concessi, ma è probabile che i diversi flussi finiranno per convergere. Secondo voci vicine al dossier, l'Italia potrebbe farla franca sui primi 500 milioni; altri ritengono che, invece, non ci sia scampo, in quanto le modalità e le condizioni del finanziamento non rientrano in alcun modo tra le eccezioni ammesse. Di certo, la decisione è particolarmente importante, non solo per i suoi effetti diretti, ma anche perché molti vi cercheranno un segnale riguardo all'atteggiamento dell'Ue sulla disciplina degli aiuti di stato: rigorosa come in passato o più indulgente. C'è chi si chiede se il rischio di diversi stati membri (tra cui l'Italia)?

L'indagine è particolarmente complicata, non solo per la sua ovvia rilevanza politica, ma anche perché si tratta di un caso di aiuti di stato indipendenti gli uni dagli altri, almeno sotto il profilo formale. Il prestito si articola in tre quote: 600 milioni a maggio 2017, 300 a maggio 2018 e 400 a gennaio 2020. Nel frattempo, le scadenze per la restituzione sono state allungate (rispetto ai sei mesi iniziali). Inoltre, per proteggere l'erario dal rischio molto concreto di mancato rimborso nel 2018, il decreto Cresita ha indicato come garanzia il gettito tariffario delle bollette elettriche. In pratica, ogni volta che accendono la luce gli italiani versano un obolo in garanzia. E' questo che garantisce ai vari stati notificati come aiuti per il salvataggio dell'azienda; il terzo non è stato neppure notificato.

Il Ceta è vivo

Il Parlamento olandese salva l'accordo ma la crisi (non finita) ci dice molto delle sinistre e della globalizzazione

Milano. Il Parlamento olandese ha salvato il Ceta, l'accordo di libero scambio tra l'Unione europea e il Canada, nonostante i preavvisi negativi. E' presto però per tirare un sospiro di sollievo: mancherà l'approvazione del Senato, dove il governo guidato da Mark Rutte non ha la maggioranza. I tormenti sulla ratifica dell'accordo non sono però una storia soltanto olandese: ci raccontano le difficoltà del liberale Rutte di maneggiare una coalizione variegata (quattro partiti, una maggioranza parlamentare di un solo seggio, come accade anche in altri paesi; ci raccontano le difficoltà che incontrano gli accordi di libero scambio - una stagione in cui c'è un pregiudizio negativo verso tutto quello che sia di liberalismo e di apertura, commerciale e no; ci raccontano anche una volta faccia, che è quello della sinistra olandese, che aveva partecipato alla negoziazione dell'accordo e che ora invece fa parte dei partiti che lo vogliono bocciare.

Il Financial Times, definendo questa "tempesta politica perfetta", individua tra le cause del cambiamento anche la ricerca da parte di molti partiti di una ragione d'essere, e cosa c'è di meglio dell'ostilità a un accordo commerciale internazionale per riempire piatte e teste di idee anti globalizzazione? L'opportunità politica, si sa, va in questa direzione, ma non riguarda soltanto i partiti che fanno parte della coalizione di governo - come i cristiano-democratici, da sempre scettici - né quelli che si collocano nella sinistra radicale, che è per sua natura contraria alla globalizzazione. A vedere numeri e rilevazioni, l'opportunità non riguarda nemmeno gli olandesi: secondo l'Eurobarometro, il 78 per cento delle cittadine dei Paesi baschi dice di avere benefici da un commercio internazionale. Anche se l'accordo è entrato in vigore soltanto provvisoriamente nel 2017, c'è stato un aumento degli scambi commerciali con il Canada del 12 per cento (per 3,4 miliardi di euro).

La Giornata

In Italia

POSITIVO AL CORONAVIRUS UNO DEI TURISTI ITALIANI SULLA NAVE da crociera Diamond Princess, bloccata nel porto di Yokohama, in Giappone. L'ambasciatore italiano a Tokyo, Giorgio Starnace, ha fatto sapere che i connazionali costretti al regime di quarantena sull'imbarcazione saranno trasferiti in Italia con un volo speciale.

Sulle intercettazioni c'è un accordo nella maggioranza, dopo l'iniziale contrarietà di Ir. Il di sarà oggi in commissione.

Indagare Verdini nel caso Consip. Lo chiede il gp di Roma a pn. Turbativa d'asta e concessione i roali ipotizzati.

Il Capitano Ultimo assessore in Calabria. Il governatore Jole Santelli ha nominato il militare all'assessorato all'Ambiente.

Completati a Genova i piloni del ponte che sostituirà il Morandi.

Borsa di Milano. Ftse-Mib +0,4 per cento. Differenziale Btp-Bud a 133 punti. L'euro chiude stabile a 1,08 sul dollaro.

Nel Mondo

MICHAEL BLOOMBERG PARTICEPERA' AL PROSSIMO DIBATTITO IN TV tra i candidati alle primarie dei democratici, previsti per questa sera a Las Vegas, Nevada. E' il primo dibattito per l'ex sindaco di New York che entrerà nella corsa elettorale per il Super Tuesday, il 3 marzo.

Donald Trump ha interrotto la pena di Rob Bagnasco, l'ex governatore dell'Illinois incarcerato per corruzione per aver tentato di vendere il seggio del Senato precedentemente detenuto da Barack Obama.

Agnes Buaya e Viliani si sono parlati. La candidata sindaco di Parigi della République en marche ha voluto riprire il dialogo con il leader dell'opposizione Jean-Luc Mélenchon.

Le procure di Perugia ha aperto un'indagine sulla pubblicazione dei testi di Guede.

Ashraf Ghani è stato rieletto presidente dell'Afghanistan per un secondo mandato.

Il processo corrotto a Netanyahu inizierà dopo le elezioni israeliane del 2 marzo.

Barry il vichingo

Così certi saluti di addio che è bello dare, perché ci ricordano che c'è stata un'epoca felice, e anche perché confermano che contro Messico Caligula - in MARCO D'AMICO. certi amori giovanili non erano sbagliati e avevano un significato. La fotografia che ieri è più lirica sul media è quella con John Crujff, mentre portano giù dall'aereo una Coppa dei campioni (una delle loro tre) tenendola per le grandi orecchie. Il Genio con la sua faccia strata da cavallo. Barry Hulshoff con i capelli lunghi e la barba, enorme come un guerriero vichingo. Non ci sarebbe il calcio di oggi, e forse non giuocheremmo neanche alla Playstation, se non ci fosse stata la rivoluzione culturale di quell'Ajax, probabilmente la squadra più bella del mondo, e se Barry Hulshoff non avesse trasformato il concetto di stopper in quello di regista arretrato. Non c'è, nella sua storia personale, un paio maledetto che ha impedito alla storia del calcio di compiersi, come quello di Rob Rencher che se ne è andato anche lui poche settimane fa. C'è invece la sua storia, dopo il campo e con pochi riflettori. Il allenatore e scopritore di talenti. Sembrava un vichingo selvaggio, ma come tutti in quella squadra pensava da filosofo: "Dimenticavo il calcio per tutto il tempo. Crujff spiegava sempre dove i compagni avrebbero dovuto correre, dove rimanere fermi, dove non si sarebbero dovuti muovere. Si trattava di trovare spazio ed entrare nello spazio", disse. Se è andato ieri, a 74 anni. Tra le sue ultime imprese calcistiche, era lo stopper e poi l'agente di Matthijs de Ligt. Ma questa è una faccenda per altri, per Sarri.

L'erede che Bazoni cercava

Messina, Massiah, il mentore, la partita a poker. Ritratto incrociato

Roma. Il sentiero che incrocia i destini, per Carlo Messina e Victor Massiah, è passato per il Banco Ambrosiano Veneto o per le mani di Giovanni Bazoni. Entrambi si sono

Banca poi era analista a Londra per incrociare gli studi. Appena arrivato ha appreso che Intesa Sanpaolo guidata da Messina lanciava un'offerta pubblica di scambio sulla sua banca. E Bazoni presidente emerito? "Ho conosciuto la decisione solo al momento della comunicazione ai mercantili", ha dichiarato. La mossa "non è ostile ma tecnicamente non è amichevole" ha ammesso Messina. Che cosa ha diviso la vecchia industria bazoniana? "Facciamo un punto indietro. (segue a pagina quattro)

Barry il vichingo

La ricostruzione del ponte di Genova procede dunque a tutta birra. Sembra un miracolo. In soli 5 mesi, il cantiere è già insediato, 550 metri di ponte completati su 1.067 complessivi. Sveltezza burocratica, organizzazione al millimetro, eccellenze tecniche, turni di giorno e di notte, assoluta decisione delle maestranze, armonia tra le forze politiche e si pensi che

sono stati tirati su 150 milioni di 40 metri, per un'altezza di 1.600 metri tra parti esposte e sottorranee, due volte cioè il grattacielo più alto del mondo. Che hai voglia lo spazio, di spazio ce n'è da vendere. Eppure niente. "È un ritardato c'è, piccolo, ma c'è. La federazione genovese del Pd, infatti, coordinata sempre col gruppo Espresso, ancora non ha deciso in quale modo pilotare Renzi.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Ora la maggioranza crede allo strappo

Renzi lavora al dopo Conte, il Pd pensa al voto. Si balla, ma non troppo

Roma. Seduto sul suo scranno, accerchiato da cinque suoi senatori ma nell'Alma semivuota e silenziosa a causa dell'emissione sospesa del lavoro, pare davvero un carbonaro che confida ai congiurati il piano della cospirazione. E invece Matteo Renzi, a cui un senatore di Forza Italia chiede "di non fare cadere il governo", di "non mettere a rischio la legislatura", ammicca all'azzurro Paolo Rocco, quello che teoricamente dovrebbe creare il gruppo dei responsabili con cui rimpiazzare l'Italia, e insieme si mettono a ridere. I tempi felici del Pd del Nazareno, e quelli sciagurati in cui salì. "Fu colpa di D'Alema, che propose lui Aniasi al Cav", dice l'ex premier. "Sì, ma anche potrei considerare Mattarella con Silvio e Gianni Letta", gli replica Rocco. Segnali, forse, dell'intenzione di ri-

primo il dialogo con Arreoli? Chissà. Sta di fatto che poi, ai suoi senatori che gli hanno chiesto un chiarimento, Renzi la squadrone davvero, si è messo a ridere. "Trasparenza, ma almeno una recessione tremenda. E a quel punto il governo entrerà in crisi non per i litigi della coalizione, ma per l'economia ferma. Per questo il Pd punta ad arrivare a settembre con questo assetto, per poi chiedere nuove elezioni o rivendicare la guida del governo. Ed è per questo che ora dobbiamo alzare le voci, fare i rischi a una visione. "Tra sei mesi - dice - sarà chiara e la prospettiva, però, meno chiara - almeno agli occhi dei suoi parlamentari - è la tattica da utilizzare. Perché, vuoi o non vuoi, qualsiasi piano di Renzi passa per l'abdicazione, in tempi neanche troppo lunghi, di Giuseppe Conte.



il Giornale



MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 42 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02 7120471 | Sede: tel. redazione

SVOLTA NEL CREDITO

SUPER BANCA D'ITALIA

Così il colosso Intesa-Ubi può scuotere il Paese più del governo
Sportelli, correntisti, azioni: tutti i dettagli

Intesa Sanpaolo lancia un'offerta pubblica su Ubi da 4,9 miliardi, con oltre mille miliardi di risparmi gestiti. La maxi-operazione scuote il mondo bancario e finanziario italiano.

Meoni e Signorini alle pagine 2-3

L'EDITORIALE

PUNTO DI RIFERIMENTO ANCHE POLITICO

di Nicola Porro

Carlo Messina, il consigliere delegato di Intesa Sanpaolo, con una mossa tanto repentina quanto ben costruita, ha dato una zampata nell'asfittico mondo delle imprese italiane. Ha scelto come preda la migliore delle banche di seconda fascia, l'Ubi, riportata in vita da uno dei più bravi manager bancari in circolazione, e cioè Victor Massiah. Si pensava che Ubi potesse comprare qualche rivale: è stata comprata. I modi possono sembrare poco urbani; proprio nel giorno in cui Massiah raccontava il futuro della sua banca in solitaria, si è beccato la scalata. Eppure Intesa ha fatto tesoro dalle sue incertezze del passato: un'operazione con le assicurazioni Generali saltò proprio perché trapelò sui giornali. Ecco perché l'acquisizione è stata annunciata come un fulmine a ciel sereno e - cosa rarissima nel mondo della finanza internazionale - è rimasta segreta, escludendo così operazioni preventive grazie ad informazioni privilegiate.

Nasce così un colosso in Italia, e il settimo gruppo bancario in Europa. Ma restiamo ancora dei nani. Basti pensare che la sola JPMorgan ha un valore pari alle dieci più importanti banche europee messe insieme. Ieri i mercati finanziari hanno premiato la preda (come era inevitabile, vista la valorizzazione implicita nell'acquisto), ma anche il predatore. Segno che il mercato ritiene che si crei ricchezza per tutti.

La nascita di un campione nazionale, nel settore del credito, avviene nel momento di maggior debolezza della politica. Con generosità, ben calcolata, Messina si è fatto assistere dall'istituto che un tempo era suo rivale, e cioè Mediobanca. La personalità più eminente di Intesa e Ubi, e cioè il professor Bazoli, ha dichiarato di non essere stato messo al corrente dell'operazione. Difficile però pensare che sia stata organizzata contro il suo parere. Tutti piccoli dettagli di un puzzle che ci fanno ritenere come sia nato in Italia un nuovo punto di riferimento anche politico. Nel senso più nobile del termine.

Se l'offerta dovesse essere accettata, Intesa Sanpaolo racchiuderebbe in sé gran parte di quello che resta dell'establishment italiano. Non più solo una banca di sistema, non più solo il centro per la soluzione dei pasticci combinati da politici e imprese. Diventa un imprescindibile attore politico di un Paese desertificato. In cui mancano da anni punti di riferimento economico. Carlo Messina è un uomo di conti e di bilanci. Ha sempre dimostrato di avere sensibilità verso il mondo che lo circonda, basti pensare agli impegni recentemente assunti sulla sostenibilità, sulla cultura e sull'educazione, ma sempre con un occhio all'ultima riga del conto economico. È ciò che chiedono gli azionisti. È ciò che serve all'Italia. Come per tutti i campioni nazionali, il rischio potrà nascere quando si cambierà l'allenatore.

LE ANALISI

PARLA ENNIO DORIS (MEDIOLANUM)

«Operazione fondamentale per dare fiducia al sistema» di **Marcello Zacché**

«Sono felice per questa operazione. E infatti il mercato l'ha giudicata bene. Normalmente chi acquisisce e paga un premio soffre in Borsa, invece noto che non solo Ubi è andata molto bene, ma anche Intesa: è il segno che il mercato legge un'operazione che porta valore aggiunto a tutti gli attori coinvolti». Il fondatore e presidente di Banca Mediolanum, Ennio Doris, commenta così la fusione.

a pagina 3

I PROTAGONISTI

Messina il rottamatore archivia l'era Bazoli di **Gian Maria De Francesco**

Giovanni Bazoli, presidente emerito di Intesa Sanpaolo, ammette: «Ho conosciuto la decisione al momento della comunicazione ai mercati, perché i responsabili della banca hanno ritenuto - correttamente - di non coinvolgermi in alcun modo». Di contro, Carlo Messina, amministratore delegato dell'istituto, è il regista dell'operazione. Il manager romano ha cambiato il gruppo avvicinandolo a grandi e piccole imprese.



a pagina 4

IL CLUB CATALANO NEL CAOS

Il complotto contro Messi (che vuole prendersi il Barça) di **Luigi Guelpa**

a pagina 27



CAPITANO SOTTO TIRO Lionel Messi, un milione per screditarlo

BRACCIO DI FERRO IN MAGGIORANZA

Renzi allo scontro su tutto vince sulle intercettazioni di **Laura Cesaretti**

Laura Cesaretti

Italia viva ha tenuto sulla corda per tutta la giornata gli alleati di governo a Palazzo Madama sul decreto intercettazioni, che avrebbe dovuto arrivare in Aula (con la fiducia) ieri pomeriggio. Tutto rinviato ad oggi, ma il tempo incalza: il decreto scadrà il 29 febbraio.

a pagina 7

VERSO LE REGIONALI IN PUGLIA

Fitto vola nei sondaggi ma Salvini non lo vuole di **Borgia**

Borgia a pagina 9

TIRARE A CAMPARE

Il Pd senza idee che ha perso ogni bandiera di **Vittorio Macioce**

Test di governo. Qualcuno si ricorda un'idea del Pd da quando sostiene il Conte bis? Qualcosa su cui mettere il cuore, la faccia, le viscere? Niente. Non c'è una legge, una (...)

segue a pagina 6

IL PIANO DI ITALIA VIVA

La tentazione: un altro governo per le riforme di **Augusto Minzolini**

La politica nobile. Nel corridoio dei passi perduti di Montecitorio Piero Fassino, ex segretario dei Ds, ex sindaco di Torino, ex ministro e ora segretario del Pd, congettura (...)

segue a pagina 6

*IN ITALIA: FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) ...

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

Concorrenza Sleale
Assenteismo
Abusi legge 104
Osservazioni dinamiche

Francesco Ponzi
CEO Ponzi SpA

MILANO ROMA

ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

800-013458

FRA CRONACA E FILOSOFIA

La mucca in fuga dentro di noi di **Matteo Sacchi**

Il Talmud dice: «Se qualcuno viene per ucciderti, alzati e uccidilo per primo». Le mucche non sanno niente del Talmud e quanto ad uccidere non sono, con evidenza, abili quanto gli umani che le macellano da secoli. Però ieri una Mucca (la «m» maiuscola gliela regaliamo per l'intraprendenza), in quel di Abbiategrosso, a quanto pare prima di andare al macello, ha pensato bene di darsi alla fuga: «Se qualcuno viene

per ucciderti quanto meno alzati e se puoi dattela a gambe». Nella fuga ci è andata di mezzo anche una ragazzina, innocente a prescindere (anche se forse come tutti qualche bistecca la mangia). Travolta, è finita in ospedale, con contusioni gravi, per fortuna non in pericolo di vita. Ma probabilmente la Mucca (che non ha diritto ad un avvocato, nemmeno d'ufficio) l'ha travolta senza vera (...)

segue a pagina 16



IL GIORNO

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

MERCOLEDÌ 19 febbraio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Monza, e un papà denuncia: non vedo più mia figlia

Il giudice lo affida al padre ma nessuno lo cura In coma a cinque anni

G. Moroni e Totaro alle pagine 2 e 3



Brescia, ventidue arresti

Per frodare il fisco un conto allo Ior Vescovo nei guai

Raspa a pagina 18



Intesa-Ubi, un gigante europeo

Messina: «Uniti saremo più forti». Forse oggi la risposta della banca guidata da Massiah. La Borsa premia la sfida

Perego e Di Blasio alle p. 6 e 7

Le regole che ci strangolano

Il Paese è fermo ma la burocrazia non ha fretta

Giuseppe Turani

L'Italia è un paese che dispone di cinque polizie, una selva di centri di controllo e una magistratura attenta e pronta a indagare e a reprimere. Non dovrebbe quindi aver paura di intervenire, anche con misure straordinarie: se qualcuno dovesse uscire dai binari, non andrebbe tanto lontano.

Tutto questo per dire che possiamo permetterci di nominare dei commissari straordinari che facciano quello che la burocrazia impedisce di fare, scavalcando regole e cavilli. Anzi, forse sarebbe l'unico sistema. Ma non lo si fa. Perché? Due sono le ragioni.

Continua a pagina 4

COMMISSARIO STRAORDINARIO A GENOVA, IL NUOVO PONTE TIRATO SU IN DICHIOTTO MESI MATTIOLI, CANDIDATA ALLA GUIDA DI CONFINDUSTRIA: È IL MODELLO PER SBLOCCARE L'ITALIA



SI PUÒ FARE

Ieri è stata posata l'ultima delle 18 pile del nuovo ponte di Genova

Nitrosi e Troise Alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

Mercato Centrale cerca laureati con ottimo inglese Paga? Un rimborso

Vazzana nelle Cronache

Milano

Moda, si sfilava Una "prima" tutta cinese

Giorgi nelle Cronache

Milano

Senza alcun titolo formava da 25 anni esperti in sicurezza

Servizio nelle Cronache



In campo a Bergamo il figlio sedicenne di Bjorn

Tennis, c'è un altro Borg Leo sulle orme del mito

Carcano a pagina 14



Si è spento l'indimenticabile Ligabue della tv

Trionfi, passioni e follie Bucci, attore maledetto

Bogani e Cumani a pagina 27

NOLEGGIO BRUNETTI

GRUPPI ELETTROGENI - TORRI FARO

- ▲ Gruppi elettrogeni insonorizzati fino ad oltre 2.500 kva
- ▲ Gruppi elettrogeni e bigruppi supersilenziati
- ▲ Noleggio di trasformatori ed autotrasformatori
- ▲ Diverse tipologie di torri faro
- ▲ Generatori di aria calda
- ▲ Trasporto e posizionamento



Ci trovate in Strada Lotelli n.3 46042 Castel Goffredo - MN Tel. 0376-779310 Fax 0376-788109 info@brunettigeneratori.it www.brunettigeneratori.com





Domani l'ExtraTerrestre

STOP USA E GETTA Per ogni bambino si utilizza una tonnellata di pannolini, fatti di petrolio, plastica e cellulosa. Le alternative? Bio, naturali e lavabili



Intelligenza artificiale

WELFARE DIGITALE Big data e algoritmi riducono i costi dei governi, in cambio dell'uso privilegiato di tutti i nostri dati Tommaso Grossi a pagina 7



Visioni

FLAVIO BUCCI Addio all'attore di cinema e tv, dai film di Elio Petri alla miniserie su Antonio Ligabue Antonello Catacchio pagina 17

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 2020 - ANNO L - N° 43

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

CORONAVIRUS, CALANO I CONTAGI

Mosca chiude le frontiere ai cinesi

Fino al 20 febbraio blocco totale, e non parziale come in precedenza, delle frontiere russe per i cinesi. Una decisione che potrebbe avere ripercussioni nei rapporti tra Cina e Russia. Pechino ieri ha pubblicato lo studio più completo sul covid-19, con l'esame di oltre 44mila casi: oltre l'80% dei

morti aveva più di sessant'anni e solo lo 0,9% delle persone contagiate ha meno di 10 anni. Circa l'81% dei casi ha avuto solo sintomi lievi, anche se probabilmente i casi più favorevoli sono ancora più numerosi soprattutto nell'Hubei, la provincia-epicentro. Intanto, sono servite a qualcosa le critiche

dei virologi sulla quarantena della Diamond Princess nel porto giapponese di Yokohama. Dopo aver lasciato che sulla nave si contagiasse oltre 540 persone, diversi governi hanno deciso di rompere l'isolamento e vanno a riprendersi i propri cittadini bloccati sulla nave. GAPOCCI, LIPPIELLO PAGINE 10, 11

Le ricadute economiche Europa (e Italia) a rischio recessione

LUGI PANDOLFI

In nessun manuale di economia troverete mai una funzione che include una variabile chiamata «epidemia». Forse per questo, quando c'è un «fattore esogeno» ci si rifugia in espressioni come «cigno nero» e similari. — segue a pagina 10 —

all'interno



Alla Sapienza Lilliana Segre: «Contro l'odio serve la cultura»

La senatrice riceve il dottorato honoris causa in storia dell'Europa all'inaugurazione del 717° anno accademico dell'ateneo: «Lo dedico a mio padre»

GIANSANDRO MERLI PAGINA 5

Campania Napoli blindata per Salvini, sardine in piazza

Il leghista in tour non scioglie la riserva sul candidato del centrodestra. In piazza Dante la manifestazione delle sardine. De Luca chiede un incontro. Santori: «È divisivo»

ADRIANA POLLICE PAGINA 4

Regione Piemonte L'assessora leghista Caucino attacca le «donne senza figli»

«Non accetto critiche da donne che non hanno figli». Parole dell'assessora leghista alla Famiglia in Piemonte contro chi protesta contro la legge regionale «Allontanamenti zero»

MAURO RAVARINO PAGINA 5



La guerra di nervi scatenata da Renzi si mimetizza con un doppio voto di fiducia, oggi sul decreto milleproroghe e tra oggi e domani sulle intercettazioni. Ma ormai il fuoco amico contro il governo è un crescendo, dalla prescrizione alle nomine alle elezioni regionali pagine 2,3

AL VIA L'ACQUISTO DI UBI Intesa Sanpaolo vuole diventare un colosso



Intesa Sanpaolo si vuole prendere Ubi. Ad annunciarlo l'ad Carlo Messina, che ha avvertito il governo con una telefonata. Il piano prevede 5mila uscite e 2.500 assunzioni. Dall'operazione potrebbe nascere la terza banca europea per capitalizzazione di mercato (48 miliardi di euro) e la settima per ricavi (21 miliardi). PIERRO A PAGINA 6

Economia/Def Al governo mancano 30 miliardi

ROBERTO ROMANO

Sebbene vi sia una particolare sensibilità politica rispetto alla solidità del governo, questa sensibilità è residuale rispetto alle questioni economiche e sociali che dobbiamo affrontare. Nonostante siano i prossimi appuntamenti europei e nazionali in agenda. — segue a pagina 19 —

TURCHIA Gezi non fu un golpe, assoluzione a sorpresa



È arrivata a sorpresa la sentenza che ieri ha assolto nove imputati dall'accusa di aver ordito un golpe con la protesta di Gezi del 2013. Cade «la teoria del caos» sponsorizzata dal presidente Erdogan. Ma la gioia non dura: poche ore dopo emesso un nuovo mandato d'arresto per l'imputato eccellente, il filantropo Kavala. CRUCIATI A PAGINA 9

AFGHANISTAN Un presidente a Kabul. Anzi due

Quasi cinque mesi dopo le elezioni del settembre 2019, più volte rimandate e contrassegnate da scarsa affluenza, attacchi dei Talebani, problemi tecnici e brogli, il presidente in carica Ashraf Ghani ieri è stato dichiarato ufficialmente il vincitore con il 50,64% dei voti. Ma Abdullah non ci sta: «Abbiamo vinto noi, formiamo un nostro governo». Per i Talebani, impegnati nell'ultima fase della trattativa con gli Usa, che ora rischia di saltare, la rielezione di Ghani «va contro il processo di pace». BATTISTON A PAGINA 12

CAPITALISMO DIGITALE I sensi di colpa di Bezos, 10 miliardi per il clima



Il capitalista più ricco al mondo, Jeff Bezos, fondatore di Amazon, ha annunciato la creazione di un fondo per contribuire alla lotta contro i cambiamenti climatici. La decisione un mese dopo che l'azienda ha minacciato di licenziare i dipendenti che l'avevano sollecitata a prendere posizione sulla crisi climatica. CICCARELLI A PAGINA 8

00219 Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 350/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, 01ma C/M/2/2103 9 771025 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 48 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 19 Febbraio 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 130

La guerra elettorale Usa

Il ciclone Bloomberg lancia la sfida ai dem

«Solo io batto Trump»

Flavio Pompetti a pag. 9



Il personaggio

Addio a Flavio Bucci

la vita senza rimpianti del gigante del cinema

Katia Ippaso a pag. 17



Le Camere ferme

IL MOSTRO GIURIDICO DELLE LEGGI OMNIBUS

Cesare Mirabelli

Osservando l'andamento dell'attività legislativa, nella quale convergono e si integrano poteri e responsabilità del Governo e del Parlamento, è possibile notare una doppia e contrastante tendenza, che segnala un perdurante malessere nel funzionamento delle istituzioni. Da una parte la produzione legislativa si riduce, per numero e qualità dei provvedimenti. Lo ha segnalato alcuni giorni fa questo giornale, sottolineando che dall'inizio della legislatura sono state approvate 101 leggi e a gennaio appena due.

Continua a pag. 43

Campania, Costa chiama il Pd

De Luca si appella alle Sardine

► Regionali, il ministro dice sì alla candidatura M5S: ma va allargato il campo I dem pronti a trattare. Il governatore uscente al movimento: «Dialoghiamo»

Adolfo Pappalardo

In evoluzione lo scenario campano in vista delle elezioni regionali di primavera. Il ministro Costa dice sì alla candidatura proposta da M5S ma dichiara che il «campo va allargato». Dunque, «chiama» il Pd. Il governatore uscente De Luca, invece, scrive alle Sardine: «Dialoghiamo».

A pag. 5 con Porcaro

I nuovi decreti sicurezza

Migranti, lo scudo per i ministri responsabile sarà solo il premier

Lo scopo è quello di evitare, in futuro, che si verificano nuovi «casi Salvini». Allo studio una nuova norma nei decreti sicurezza prevede, in argomento, uno scudo per i ministri dell'Interno. Il responsabile di ogni atto del Viminale sarà solo il premier.

Fucci a pag. 3

Le tensioni con Conte

Intercettazioni, c'è l'intesa E Renzi fa proseliti due arrivi da Leu e Pd

Sul decreto intercettazioni è tregua, dopo le tensioni oggi la fiducia con il voto anche di Iv. Ma tra Conte e Renzi continuano le tensioni.

Conti e Pirone alle pagg. 2 e 3

Il reportage ad Afragola

La stazione ad alta velocità tra rifiuti e zero collegamenti



Marco Di Caterino

Da gioiello architettonico a struttura dalla bellezza sfortunata. La stazione dell'alta velocità di Afragola, targata Zaha Hadid, a giugno compirà tre anni. Cresce il numero dei treni ma non s'attenua il degrado intorno.

A pag. 10

Il contagio e il Pil

ECONOMIA L'ANTI VIRUS PIÙ POTENTE È DIGITALE

Amedeo Lepore

Il coronavirus 2019, che si è diffuso a Wuhan e in altre aree della Cina, limitandosi per ora nel resto del mondo, mostra una rapidità di espansione nettamente superiore a quella della Sars, ma è meno fatale. Le sue conseguenze sulla salute sono gravi, ma non è ancora chiara la portata medica del fenomeno. Gli effetti sulla società, in un'epoca contrassegnata da rischi e incertezze, sono distruttivi, innestandosi in un quadro di paure, che producono reazioni di chiusura per le relazioni umane e rigetto dei processi di integrazione.

Continua a pag. 43

Il tesoro senza fine Stanziati altri 50 milioni per scavare ancora



La Pompei tra eros e fiori riapre la casa degli amanti

Maria Pirro a pag. 11

La star al Salone del Libro

La Campania deve andare a lezione dai suoi scrittori

Giuseppe Montesano a pag. 42

Il blitz di Intesa che riaccende il rischio bancario

Con Ubi polo da mille miliardi Occhi puntati sul futuro di Mps

Il blitz di Intesa Sanpaolo su Ubi Banca, con l'opa da 4,8 miliardi, riaccende il rischio bancario.

Dimito, Gentili e Orsini alle pagg. 14 e 15

Lo scenario

UN OMBRELLO CONTRO LE SCALATE ESTERE

Osvaldo De Paolini

Qualora avesse pieno successo, la mossa a sorpresa di Intesa non avrà solo conseguenze «interne».

Continua a pag. 43

INDUSTRIA CARNI dal 1970

GRUPPO FONTANELLA

Carni di alta qualità

TRASFORMAZIONE CARNI FORNITURA PER MENSE CASH & CARRY

Info: 081 5660259 fax: 081 336 0269
Via Arco Sant'Antonio, 23
Giugliano in Campania (Napoli)

grupfontanella.it

Il caso «Social pagati per screditare i giocatori»

Barçagate, fango su Messi & C. assist Champions per il Napoli

Bruno Majorano

A pochi giorni dalla sfida di Champions League a Napoli, in programma martedì 25, esplose un nuovo caso a Barcellona. Dopo le critiche del dirigente Abidal ai senatori, tra cui il capitano Messi, ecco il caso dell'accordo che i dirigenti del club catalano avrebbero sottoscritto con un'agenzia per infangare sui social alcuni campioni, a cominciare dall'argentino. Notizia che è stata smentita dal presidente



Bartomeu, costretto ieri pomeriggio a recarsi al campo d'allenamento per incontrare Messi e gli altri tre capitani della squadra (Sergio Busquets, Piqué e Sergi Roberto) alla presenza dell'allenatore Setien per ulteriori chiarimenti. Ma resta altissima la tensione all'interno della squadra mentre si rincorrono a Barcellona le voci sul possibile addio di Messi alla maglia blaugrana, che indossa dal 2003, alla fine di questa stagione.

A pag. 19

Kadoa

www.kadouomo.it





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 142 - N° 48 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 19 Febbraio 2020 • S. Corrado

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

Il restauro
Dopo 40 anni
Pompei svela
le sale segrete
degli amanti
Larcan a pag. 24



L'Oscar italiano
David di Donatello
Bellocchio, Rovere
e Garrone: record
di nomination
Satta pag. 26



Biathlon azzurro
Strepitosa Wierer
bis d'oro mondiale
come la Belmondo
e la Compagnoni
Nicolielo nello Sport



Il Messaggero
3 PUNTI
[ilmessaggero.it/sport](https://www.ilmessaggero.it/sport)

Caso Milleproroghe
Il sonno
delle Camere
genera
nuovi mostri

Cesare Mirabelli

Osservando l'andamento dell'attività legislativa, nella quale convergono e si integrano poteri e responsabilità del Governo e del Parlamento, è possibile notare una doppia e contrastante tendenza, che segnala un perdurante malessere nel funzionamento delle istituzioni. Da una parte la produzione legislativa si riduce, per numero e qualità dei provvedimenti.

Lo ha segnalato alcuni giorni fa questo giornale, sottolineando che dall'inizio della legislatura sono state approvate 101 leggi e a gennaio appena due. Questo potrebbe anche essere un buon sintomo se, oltre alle leggi indispensabili per il funzionamento dello Stato, come la legge di bilancio, ed ai provvedimenti effettivamente urgenti, il Governo avesse proposto e il Parlamento approvato le leggi organiche di riforma, da più parti invocate come necessarie anche per il rilancio dell'economia.

Alla ridotta produttività legislativa corrisponde, dall'altro lato, la adozione di leggi omnibus, che tendono a disciplinare in maniera disorganica i più disparati frammenti di materie. Un chiaro esempio è offerto dal decreto legge cosiddetto "milleproroghe", adottato a fine anno secondo una consuetudine non apprezzabile e che attende di essere convertito in legge entro questo mese.

Continua a pag. 19

Migranti, scudo per i ministri

►Decreti sicurezza: per evitare altri casi Salvini, il premier risponderà degli atti del Viminale
Tregua sulle intercettazioni, oggi la fiducia. Scontro Conte-Renzi, due arrivi per i gruppi Iv

ROMA Migranti, uno scudo per i ministri dell'Interno. Nuova norma nei decreti sicurezza: il responsabile di ogni atto del Viminale sarà solo il premier. L'obiettivo è evitare in futuro altri casi Salvini. Tregua intanto sulle intercettazioni, oggi la fiducia. Tra i due duellanti, Conte e Renzi, continua il gioco del cerino, ma per ora Iv vota le fiducia. E annuncia due nuovi arrivi, uno alla Camera e uno al Senato.

Acquaviti, Canettieri
Conti e Pucci
da pag. 2 a pag. 5

Oggi il tavolo
Statali, battaglia
sull'aumento
«Solo 71 euro»

Andrea Bassi

Statali, è duello sugli aumenti: fondi solo per 71 euro mensili. Distanze sul riparto dei 3,37 miliardi disponibili. A pag. 15

L'Ops mette le ali ai titoli in Borsa

Intesa-Ubi, colosso da mille miliardi
Riparte il rischio delle banche italiane

Rosario Dimitro

«Scacco alla regina», dicono in Piazza Affari. Il blitz di Intesa Sanpaolo su Ubi, ha riacceso le fantasie del rischio bancario. A pag. 7
Gentili e Orsini alle pag. 6 e 7



Dietro il blitz

Ombrello italiano
e grandi manovre
per un terzo polo

Osvaldo De Paolini

Qualora avesse pieno successo, la mossa a sorpresa di Intesa non avrà solo conseguenze "interne". Continua a pag. 19

1947-2020 Muore in povertà l'interprete mito del Ligabue in tv



Bucci, vita maledetta di un attore di talento

Flavio Bucci in visita alla redazione de Il Messaggero (foto della NURAT/DATI) Ippaso e Ravarino a pag. 25

«Troppi sacrifici» Una coppia su sei non rifarebbe figli

►Sondaggio Swg. Sul calo demografico pesano
insicurezza economica e pochi incentivi fiscali

Diodato Pirone

Troppi sacrifici e poco tempo libero, una coppia italiana su sei non rifarebbe figli. E in effetti c'è una generazione - quella dei 25-44enni - che, come confermato l'altro giorno dall'Istat, ha smesso di fare figli. Solo una ragione socio-economica? Anche, ma non solo, come conferma il sondaggio Swg che pubblichiamo. A pag. 11

Viterbo, aveva 16 anni



La morte di Aurora indagato il medico

Renzetti e Riganelli a pag. 12

La pace tra i clan

L'avvocata del Diavolo
e l'amico carabinieri:
«Possono arrestarmi?»

Michela Allegri

È talmente spregiudicata da tenere lezioni di aggiornamento a criminali e boss su come evitare le intercettazioni, e da fornire a un cliente al domiciliare un cellulare criptato. Per l'accusa l'avvocata di Diabolik, Fabrizio Piscitelli, era diventata il tramite per siglare la pax mafiosa di Ostia. A pag. 13



IL GRANDE BRANNO

FORTUNA PER I PESCI

Buogiorno, Pesci! Così intimo questo Chopin, Pesci come voi, che vorreste la sua musica per iniziare la vostra nuova stagione, che si apre stamani alle 5 e 57.

Partenza benaugurante e clamorosa, Sole nel segno incontra Mercurio e Nettuno, chiama verso di voi tutti gli altri pianeti, potete dire a buon ragione di avere nelle vostre mani da pianista un mazzetto di fiori che preannunciano fortuna.
Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 19 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



I giovani e l'educazione: a Carpi e Macerata episodi sconcertanti

Video choc dei ragazzini sui binari
«Passa il treno, lancia i sassi»
I liceali cambiano i voti sul registro

Reggiani, Veroli e commento di Rondoni alle pagine 10 e 11



Intesa-Ubi, un gigante europeo

Messina: «Uniti saremo più forti». Forse oggi la risposta della banca guidata da Massiah. La Borsa premia la sfida **Perego e Di Blasio** alle p. 4 e 5

Le regole che ci strangolano

Il Paese è fermo ma la burocrazia non ha fretta

Giuseppe Turani

L'Italia è un paese che dispone di cinque polizie, una selva di centri di controllo e una magistratura attenta e pronta a indagare e a reprimere. Non dovrebbe quindi aver paura di intervenire, anche con misure straordinarie: se qualcuno dovesse uscire dai binari, non andrebbe tanto lontano.

Tutto questo per dire che possiamo permetterci di nominare dei commissari straordinari che facciano quello che la burocrazia impedisce di fare, scavalcando regole e cavilli. Anzi, forse sarebbe l'unico sistema. Ma non lo si fa. Perché? Due sono le ragioni.

Continua a pagina 2



DALLE CITTÀ

Bologna, foto sul web

L'archistar Mario Cucinella: «Alta velocità, stazione a pezzi»

F. Del Prete in Cronaca

Bologna, protestano i genitori

Troppi alunni, sul tempo pieno decide il sorteggio

Gieri Samoggia in Cronaca

Medicina, polemica a scuola

Cappuccetto rosso diventa senegalese «Fiaba faziosa»

Radogna in Cronaca



Bologna: prima operazione al mondo

Il chirurgo con il visore È il bisturi del futuro

Baroncini e Barbetta alle pagine 14 e 15



Si è spento l'indimenticabile Ligabue della tv

Trionfi, passioni e follie Bucci, attore maledetto

Bogani e Cumani a pagina 27

NOLEGGIO

BRUNETTI

GRUPPI ELETTROGENI - TORRI FARO

- ▲ Gruppi elettrogeni insonorizzati fino ad oltre 2.500 kva
- ▲ Gruppi elettrogeni e bigruppi supersilenziati
- ▲ Noleggio di trasformatori ed autotrasformatori
- ▲ Diverse tipologie di torri faro
- ▲ Generatori di aria calda
- ▲ Trasporto e posizionamento

Ci trovate in Strada Lotelli n.3 46042 Castel Goffredo - MN Tel. 0376-779310 Fax 0376-788109 info@brunettigeneratori.it www.brunettigeneratori.com

AUTOURTITI

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

MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 2020

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIV - NUMERO 42, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

IRLANDA E CANADA PAESI OSPITI A TORINO
 Tra ecologia e letteratura,
 il Salone al tempo di Greta

L'ARTICOLO / PAGINA 31



TRIONFO NELLA 15 CHILOMETRI
 Seconda medaglia d'oro
 Wierer, la regina del biathlon

L'ARTICOLO / PAGINA 37



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronaca	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 11
Genova	Pagina 15
Cinema/Tv	Pagina 28/29
Xtè	Pagina 31
Sport	Pagina 34
Here	Pagina 38

SECONDO GLI OSSERVATORI, LA MOSSA ANNUNCIA IL CONSOLIDAMENTO DEL SETTORE. LA GRANDE INCOGNITA RESTA MPS

Nozze Intesa-Ubi, la Borsa corre In banca è l'ora delle aggregazioni

Messina e l'offerta da 4,9 miliardi: «Vantaggi per tutti, sarà un campione su scala europea»

La risposta di Piazza Affari all'operazione Intesa Sanpaolo-Ubi è stata all'insegna dell'entusiasmo: se Intesa sale del 2,36%, Ubi balza del 23,55%, a quota 4,313. Un'operazione scattata un mese fa e tenuta in gran segreto. Carlo Messina, ad di Intesa Sanpaolo, è certo: l'offerta da 4,9 miliardi lanciata dal gruppo su Ubi Banca, con uno scambio azionario, creerà «valore per tutti», tra azionisti clienti e dipendenti. Una mossa, quella della banca guidata da Messina, che inevitabilmente riaprirà il risiko, con la grande incognita Mps.

GLI ARTICOLI / PAGINE 2 E 3

IL COMMENTO

IL BANCHIERE CHE ANTICIPA IL MERCATO

MARCO ZATTERIN
 La banca nata fra Torino e Milano con l'operazione Ubi può compiere un balzo netto per capitalizzazione in Europa e ritagliarsi una posizione virtualmente inattaccabile in Patria. Perché rafforza il suo ruolo politico ed economico.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

LA FONDAZIONE

Profumo: così nasce un grande istituto a sostegno del Paese

«Un'operazione meravigliosa». Questo il giudizio sull'offerta per Ubi Banca di Francesco Profumo, presidente della Fondazione Compagnia di San Paolo, primo azionista di Intesa. L'occasione è stata la presentazione a Genova degli investimenti sul territorio ligure.

QUARATI / PAGINA 4

LA POLITICA

Giustizia, alta tensione Conte sfida Renzi: lo aspetto in Senato

Giornata ad alta tensione per la maggioranza. Il decreto sulle intercettazioni è stato bloccato da Italia Viva in Senato. Solo in serata raggiunta un'intesa in extremis. Il premier Conte pensa a chiedere la fiducia in Senato e sfida Renzi: decida se sta dentro o fuori.

GLI ARTICOLI / PAGINE 6 E 7

PROTESTA NEL PONENTE

Vetrine spente, Genova al buio «Senza i negozi la città muore»

Sono le 18.15 quando le strade del ponente genovese si fanno di colpo buie. L'adesione dei commercianti alla protesta simbolica della categoria è massiccia, soprattutto nelle vie principali dello shopping. «Le spese crescono, ma gli acquisti ristagnano». «Da quando è crollato il ponte Morandi la situazione è critica», dicono i negozianti. «Partiranno piani di rilancio quartiere per quartiere», promette per conto del Comune l'assessore Bordilli.

COLUCCIA E MENDUNI / PAGINA 8

LE INFRASTRUTTURE GENOVESI

Ponte, inaugurata l'ultima pila Nodo ferroviario, ripartono i lavori

Nuovo passo avanti per il dopo Morandi. Ieri è stata inaugurata l'ultima delle 18 pile del nuovo ponte, mentre il sindaco Bucci ha annunciato un concorso di idee per scegliere il nome. Il commissario per il Terzo Valico Maucci ha annunciato al governatore Toti lo sblocco imminente del nodo ferroviario di Genova, fermo da mesi. I lavori al via entro alcune settimane.

E ROSSI / PAGINA 15

IL CASO

Simone Gallotti

Aponte vola a Genova: Msc apre il confronto sulle alleanze in porto

Missione a Genova per Gianluigi Aponte, numero uno di Msc e secondo armatore al mondo. Obiettivo: ottenere garanzie sul tema della fusione tra i terminal Psa e Sech.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

PIAGGIO AEROSPAZIO, LA BUROCRAZIA FRENA IL PIANO DI RILANCIO

G. FERRARI / PAGINA 12

Coronavirus, marittimo in isolamento a Sanremo

La nave Westerdam. Tornata dalla Cambogia, un sanremese è a casa in isolamento precauzionale

ISAIA / PAGINA 5

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

010.5388.200

BUONGIORNO

L'assessore leghista del Piemonte, Chiara Caucino, ne ha detta una fantastica: «I figli sono dei genitori e non dello Stato». La faccenda, per chi la ignorasse, ha a che vedere con una legge discussa in regione e battezzata con spirito tonante, secondo le sbrigative velleità dei tempi: «Allontanamento zero». Per spiegarla in due righe, siccome c'è stato il caso Bibbiano, di bambini strappati di prepotenza alle famiglie, si vuole fare esattamente l'opposto, che è un po' come dire chiudiamo le carceri siccome traboccano (oddio, sarebbe un'idea già più interessante). Infatti a Torino si sono viste manifestazioni di protesta, ma non è il punto. La proposta, di per sé, ha piuttosto l'aria di un manifesto politico, di tendenza elettoralistica e fanfaronesca, sempre secondo le sbrigative velleità dei tempi. Potremmo riassumerla così: con noi le famiglie diventeranno tutte come quella del Mulino Bianco. Poi però c'è la realtà, e ci sono le leggi discendenti proprio dall'assunto dell'assessore Caucino, ma ribaltato: i bambini non sono di nessuno, né dei genitori né dello Stato. I genitori hanno la potestà sui figli, cioè decidono per loro, ma se non li mandano a scuola, non gli danno da mangiare, non li curano, li maltrattano, intervengono lo Stato e glieli sottrae. E non perché i bambini sono suoi, ma perché sono indifesi e qualcuno li deve tutelare. È un concetto forse difficile da spiegare ai leader contemporanei, sempre convinti di impugnarne il mondo in base all'imperioso eureka del mattino, e di salvarlo con la forza di un decreto: gli esseri umani appartengono solo a sé stessi, compresi i bambini.

Lo spirito tonante

Lo spirito tonante

ROLLI

COMPLETE LE PILE DEL PONTE

PER FORTUNA SENZA ASPETTARE ROUSSEAU

Benucci
 Gruppo immobiliare
 Compravendite
 Esecuzioni Patente
 Via Pisacane, 98r
 16129 Genova
 Tel. 010/581959

Benucci
 Gruppo Agenzie
 dal 1989

Pratiche Automobilitistiche
 Riscatti - Amministrative
 Assicurazioni tutti i anni

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



€ 2,50* in Italia — Mercoledì 19 Febbraio 2020 — Anno 156°, Numero 49 — ilsole24ore.com

*In vendita abbinata obbligatoriamente con il Periodico di Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore e Periodico - Periodico e.g.p.)

Poster italiani (post. in A.P. - D.L. 365/2003 art. 1, c. 46/2004, art. 1, c. 1, DCE Milano)

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani
Studiare all'estero:
borse di studio
e corsi per scegliere
il Paese giusto



— Domani
a 0,5 euro
oltre al quotidiano

Rapporti Nordest
Commercio, contro
la desertificazione
Comuni in campo

— Venerdì con il quotidiano
nelle edicole di Veneto,
Friuli-Venezia Giulia
e Trentino-Alto Adige

Goodbye season changes!

BluEarth-4S

YOKOHAMA
www.yokohama.it

FTSE MIB 25223,51 +0,41% | SPREAD BUND 10Y 135,00 +5,00 | €/S 1,0816 -0,18% | ORO FIXING 1589,85 +0,57% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Irpef, altolà dell'Inps: con il taglio al cuneo difficile fare la riforma

FISCO

Mobilità a regime una quantità di risorse pari a 7,1 miliardi

All'intervento sui salari vanno aggiunti i 9 miliardi degli 80 euro di Renzi

Leonardi, consigliere Mef: «Una riforma aggiuntiva per ridurre la pressione»

La riforma dell'irpef rischia di "incagliarsi" sul taglio del cuneo. L'allarme arriva dal presidente dell'Inps ed economista, Pasquale Tridico, che ieri, in audizione alla commissione Finanze del Senato, dove è in corso l'esame del D.L. 3/2020, ha ricordato

come la mole di risorse impegnate nella riduzione del cuneo fiscale rischia di complicare e far arenare la riforma dell'irpef. La scelta del Governo di una riduzione della pressione fiscale "a due vie" (traffocamento bonus Renzi più nuova detrazione, a vantaggio di circa 15 milioni di lavoratori con reddito fino a 40 mila euro) finisce per mobilitare, a regime, circa 16 miliardi di euro (7,1 miliardi per il "superbonus", 9 miliardi circa per gli 80 euro introdotti nel 2015). Dal Mef, Marco Leonardi, consigliere economico del ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, ha difeso l'Idi 3: «È un primo passo. La riforma fiscale sarà completamente addizionale al taglio del cuneo, completando l'operazione di riduzione della pressione fiscale a vantaggio delle persone».

Mobilì, Palmerini, Pogliotti, Tucci — a pag. 5
Edizione chiusa in redazione alle 22.00

90
Percentuale di detrazione per le ristrutturazioni

Bonus facciate
Per le società detrazione nel bilancio del 2020

— Servizi a pagina 20

Alitalia, l'Antitrust Ue prepara la bocciatura del prestito ponte

SALVATAGGI

Patuanelli vede Vestager: non escludo né anticipo il giudizio negativo

Non è andato del tutto liscio l'incontro di ieri a Bruxelles tra il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, e il commissario europeo alla Concorrenza, Margrethe Vestager. Sul tavolo l'ennesimo prestito, quello da 400 milioni, concesso ad Alitalia. La situazione di difficoltà emerge dalle stesse parole del ministro al termine dell'incontro: «Non escludo un giudizio negativo «ent lo anticipo», ha detto. Intanto il commissario della compagnia aerea, Giuseppe Leogrande, ha disdetto i contratti per le auto dei dirigenti, ulteriore passo della cura finanziariamente disagranata che attende Alitalia. La società tuttavia ha vinto un ricorso fiscale da 681 milioni.

Gianni Dragoni — a pag. 13

LE DECISIONI DELLA UE / 1

DIGITALE, LA VIA DEI DIRITTI

di Ursula von der Leyen

Riguardo alla tecnologia, sono un'ottimista. La mia convinzione viene dalla mia esperienza di studentessa di medicina. Ho imparato a toccare con mano la sua capacità di cambiare destini, salvare vite e rendere possibile ciò che un tempo sarebbe stato un miracolo.



Grazie alla tecnologia, questi miracoli diventano ogni giorno più sbalorditivi e più sistematici. Ci aiutano a diagnosticare meglio il cancro, a compiere interventi chirurgici di alta precisione e ad adattare le terapie alle esigenze dei singoli pazienti.

— Continua a pagina 16

LE DECISIONI DELLA UE / 2

Più coraggio nelle scelte di bilancio o l'Europa finirà stritolata

di Adriana Cerretelli — a pagina 16

L'OFFERTA PUBBLICA DI SCAMBIO

IL CONFRONTO EUROPEO
Capitalizzazione in miliardi di euro



Fonte: Intesa Sanpaolo

Nella top ten europea, il CEO di Banca Intesa, Carlo Messina. Con l'Ops su Ubi nasce un gruppo da 3.100 miliardi

Messina: «Con Intesa-Ubi nasce un campione europeo nei ricavi»

CREDITO

«La nostra mossa in linea con le aspettative della Bce». La Borsa promuove l'Ops

Un'offerta studiata nei minimi dettagli che cambierà la geografia del credito in Italia, rafforzando il gruppo di Intesa Sanpaolo: nascerà il terzo gruppo in Europa per capitalizzazione (48 miliardi) dietro Bnp Paribas e Santander, il settimo per ricavi operativi netti, con circa 23 miliardi complessivi. E quanto a massicceità, sul tavolo c'è un colosso da 3.100 miliardi di euro di attivi.

— Servizi alle pagine 2, 3, 4

IL RISIKO BANCARIO

LE REAZIONI
Oggi la risposta dei soci Ubi
Fondi favorevoli
Davì e Festa — a pag. 2

L'OCCUPAZIONE
Uscita per 5 mila
ma assunzione per 2.500 giovani
Cristina Casadei — a pag. 4

L'ANALISI / 1
Colosso europeo che scommette sull'Italia
Alessandro Grazzani — a pag. 3

L'ANALISI / 2
Ora la priorità è razionalizzare la struttura
Marco Onado — a pag. 2

PANORAMA

SFIDA AGLI STATI UNITI

Web tax: la Spagna approva imposta al 3 per cento

Il Governo spagnolo ha approvato la regolamentazione sulla tassazione dei guadagni delle grandi aziende che operano sul web, ma attenderà la fine dell'anno, come la Francia, per introdurre l'imposta, visto che gli Usa minacciano come rappresaglia di aumentare i dazi. Madrid tasserà con un'imposta del 3% i ricavi generati da business come quello della pubblicità su Internet, delle vendite online e delle vendite di dati.

— a pagina 29

POLITICA

Intercettazioni nuovo terreno di scontro nel Governo

Giovanni Negri — a pagina 6

AGROALIMENTARE

Ferrero, 2019 da primato Ricavi a 11,4 miliardi (+6,2%)

Il Gruppo Ferrero consolida le ultime acquisizioni sui mercati americani (il ramo biscotti della Kellogg Company) e spagnolo e cresce nel 2019 del 6,2% a 11,4 miliardi di euro. In progresso (+6%) le vendite di prodotti finiti soprattutto in Germania, Francia e Stati Uniti.

— a pagina 11

BEVERAGE

Campari, risultati in crescita e sede fiscale olandese

Campari diventa una società di diritto olandese, con sede legale nei Paesi Bassi. Lo ha deliberato il consiglio di gruppo, che ieri ha approvato i conti 2019 in crescita, chiusi con ricavi per 1,82 miliardi, con utili per 308,4 milioni, e con un dividendo proposto di 0,55 euro per azione (+10%).

— a pagina 14

MODA

A Lineapelle di Milano assenti i buyer della Cina

Un altro campanello di allarme per l'economia suona dalla rassegna internazionale Lineapelle di Milano dove per l'edizione in corso è stata registrata l'assenza dei buyer cinesi. Intanto da oggi la settimana della moda milanese entra nel vivo: preoccupa il calo dell'export.

— a pagina 20

VALUTIAMO E ACQUISTIAMO PREZIOSI

OROLOGI MODERNI & VINTAGE

OREFICERIA 31,50 € / GR.

MARENGHI 265,00 €

STERLINE 335,00 €

KRUGERRAND 1.410,00 €

Ambrosiano
DA SEMPRE A MILANO

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

All'asta 10 mila ettari per i giovani agricoltori

ISMEA

Oltre 10 mila ettari di terra da oggi a mezzogiorno sono pronti per essere venduti all'asta in Italia. E per i giovani viene attivata la corsia preferenziale: mutui trentennali al 50% e sostegni ad hoc per l'imprenditoria agricola under 45. Gli apprezzamenti in questione sono

quelli della Banca nazionale delle terre agricole, nata con la finanziaria del 2016 per rimettere in circolo i terreni pubblici in stato di semiabbandono. È quello che l'Ismea ha messo sul tavolo stamattina: il terzo lotto del suo patrimonio. Obiettivo: favorire il ricambio generazionale tra i campi e il ritorno dei giovani alla terra.

Micaela Cappellini — a pag. 8

RISPARMIO

Pir, perso 1 miliardo e il 2020 non è iniziato bene

Della Valle e Incorvati — a pag. 12

lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Collaboratori a piccole dosi e da gestire con attenzione

Aldo Bottini — a pag. 25

Rapporti

AUTO

Le flotte aziendali guardano all'ibrido ma pesa l'ecotassa

— a pag. 27 e pag. 32



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 19 febbraio 2020
Anno LXXVI - Numero 49 - € 1,20
Beato Corrado Confalonieri

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - *Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

COME BUTTARE I NOSTRI SOLDI

Zingaretti paga le amiche del Pd

Il presidente della Regione offre 700mila euro annui alla Casa delle donne di Maura Cossutta. Da anni lei occupava abusivamente un immobile Atac e Virginia Raggi la voleva sbattere fuori

DI FRANCO BECHIS

Potete stare certi che se vi prendete qualcosa che non è vostro, lo usate per anni per i comodi vostri e poi ci mettete dentro una piccola attività che ha un suo valore sociale in mezzo a tante altre cose che non c'entrano nulla ma vi fanno entrare in tasca un po' di soldi, prima o poi troverete (...)

segue a pagina 2

L'ex ministro di Letta
A Giovannini 39mila euro per calcolare il regalo

Di Mario e Magliaro a pagina 2

Per cosa paghiamo
Le «attività pubbliche»? Teatro femminista e pilates

a pagina 3

Governo in bilico



DUE INGRESSI IN ITALIA VIVA
Avviso di sfratto a Conte
Renzi in Parlamento
fa campagna acquisti

Martini a pagina 7

Vaticano

Palazzi di lusso Prelato nei guai

L'inchiesta si allarga
Finisce indagato
monsignor Perlasca

Sereni a pagina 29

Ardea

Una discarica a cielo aperto

Cumuli di immondizia
in strada e nei prati
I residenti si ribellano



Gobbi a pagina 21

San Basilio

Presa la banda di «er Gambero»

Scommesse e spaccio
Sgominato il clan:
in 15 finiscono in cella

Ossino a pagina 18

L'onorificenza

Cittadinanza per Bortuzzo

Il giovane nuotatore
ferito nel raid di Acilia
diventerà «romano»



a pagina 13

Il Tempo di Oshø



"Poi quando hai finito de fa er piacere, magari ce dai na mano pure a sarvà sto governo"



I sottopassi della paura nelle viscere di Porta Pia

... È diventato ormai quasi impossibile trovare le parole giuste per descrivere le condizioni in cui versano quelle che in teoria dovrebbero essere le uscite d'emergenza del sottovia Ignazio Guidi, strada a percorrenza veloce che taglia in due una parte del centro di Roma, da Viale del Policlinico fino a Villa Borghese. Degrado, inciviltà, abbandono, disperazione e paura. Dopo oltre quindici anni durante i quali nulla è cambiato.

Buzzelli alle pagine 16 e 17

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA SUSTENIUM PLUS

con l'aggiunta di **CREATINA**

LA SPINTA CHE TI SERVE

IL TUO PRODOTTO PERSONALE

INGREDIENTI: ACQUA CALDA

M. MEDIANI

Il diario

di Maurizio Costanzo



Siamo arrivati ai disegni a luci rosse sulle unghie delle donne. I primi disegni riguardavano un'occasione di memoria. Adesso no, siamo a vere e proprie scene erotiche, ma di più: siamo alla riproduzione dell'organo maschile che queste signore o signorine, per motivi che posso intuire, vogliono portare come ricordo o, anche, per far vedere alle altre donne cosa sono capaci di coltivare. Se la storia di queste illustrazioni sulle unghie dovesse andare avanti, proporet il ritorno al baciamento, se le donne non avranno nemmeno le unghie colorate. C'è sempre un traguardo che riguarda l'esagerazione e, in questo caso, ci siamo.

Mercoledì 19 Febbraio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 41 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



NEL PRIMO SEMESTRE 2020
E-fattura, ispezioni privacy anche sui commercialisti
Ciccia Messina a pag. 27

CIRCOLARE APPALTI
Certificato di regolarità fiscale anche a chi è in perdita
Mandolisi a pag. 29

CORTE DI CASSAZIONE
Ok accertamento sui soci motivato sui redditi presunti della srl
Alberici a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Corte di cassazione - La sentenza sull'accertamento sui soci di srl
Bonus facciate - La circolare e il rademecum messi a punto dalle Entrate
Appalti e fisco - I chiarimenti dell'Agenzia

CIRCOLARE INPS
Contribuzione autonomi, aumenti contenuti
Consegna a pag. 34

Carlo Nordio: la riforma del processo penale per riuscire a sveltirlo si è già afflosciata. Ecco perché...
Alessandra Ricciardi a pag. 5



E-commerce, tutti i dati al fisco

Via libera a una direttiva e a un regolamento europeo che impongono il monitoraggio a fini fiscali degli acquisti effettuati dai cittadini via internet

L'Europa vuole che siano rendicontati e monitorati gli acquisti e-commerce dei cittadini. Le disposizioni entreranno in vigore dal 2024 ma le decisioni di ieri, arrivate con il via libera del Consiglio europeo a una direttiva e a un regolamento, modificano la direttiva Iva introducendo l'obbligo, per i prestatori di servizi di pagamento, di conservare la documentazione sui pagamenti transattoriali relativi al commercio elettronico.

AUDIPRESS

Qn Nazione	+5%
Libero	+3,3%
Fatto	+3%
Qn Carlino	+1%
Stampa	-0,1%
Corsera	-0,2%
Repubblica	-0,3%
Sole	-0,3%
Giornale	-1,2%
Messaggero	-2,4%

Bartelli a pag. 31
Capitani a pag. 17

Si ripropone il Trattato detto del Quirinale che ridurrebbe l'Italia a paggetto di Macron



di **PIERLUIGI MAGNASCHI**
In occasione del prossimo bilaterale franco-italiano che si terrà fra pochi giorni a Napoli c'è chi sollecita di riprendere lo studio del cosiddetto Trattato del Quirinale (nel quale Mattarella, a dire il vero, c'entra un po' poco), che era stato avviato dal governo guidato da Paolo Gentiloni (adesso, non a caso, premiato con il prestigioso posto di commissario Ue) ma che poi venne interrotto dal governo eletto con le elezioni del marzo 2018. Questo Trattato era indispensabile due anni fa. Ed è impresentabile oggi, anche se esso, con la complicità omettosa del silenzio dei politici e dei grandi media, sarà presentato all'ultimo.

DIRITTO & ROVERSCIO
Contro l'abbattimento o il trasferimento di alberi di alto fusto nella zona del Politecnico milanese, per riuscire a trovare lo spazio per realizzare dei laboratori modernissimi, sono insorti coloro, i soliti, che sono contrari a tutto. Questa volta però non ce l'hanno fatta a bloccare l'investimento nella ricerca perché al Comune di Milano c'è un sindaco come Sala che, pur essendo di sinistra, sa assumersi le responsabilità di decidere a favore della cittadinanza e non di chi strappa più forte. E anche il quotidiano della città, il Corriere della Sera, pur dando spazio alle forze in gioco, non ha sposato (come aveva fatto per decenni) la sola tesi dei contestatori. Che poi sono gli stessi che si oppongono anche al parziale trasferimento dell'università milanese nella più moderna area dell'ex Expo. Ma cosa volevano? Bloccare tutto. Sono degli imballatori. Anche di posti di lavoro qualificati destinati ai giovani meritevoli.

EVITANDO DI DECIDERE
L'Italia sta brancolando nel buio in politica estera
Cacopardo a pag. 4

ALL'ULTIMO SANGUE
Conte-Renzi, da questo duello ne uscirà uno soltanto
Bochia a pag. 9

DOPO IL VOTO IN TURINIA
La Merkel ha perso il prestigio e anche la lucidità
Giardino a pag. 13

CONTROTENDENZA
Lidl e Primark campioni di incassi senza e-commerce
Sottillaro a pag. 15

HAI PERSO I TUOI SOLDI INVESTENDOLI IN TITOLI?

Noi te li facciamo restituire!

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

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

APPROFITTA DELLA FORMULA ZERO COSTI ANTICIPATI

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

66 Sono un rinomato Professionista che lavora nel settore della sicurezza informatica. In questi anni ho investito una buona parte del mio patrimonio in azioni e certificates A LEVA che mi hanno causato perdite stratosferiche che hanno inciso non poco sul mio bilancio familiare.

Dopo aver parlato con alcuni studi legali, il verdetto è stato sempre lo stesso: sono un cliente piuttosto "sostanzioso" e quindi è difficile che mi diano ragione se contesto le perdite.

Ricordo ancora il giorno in cui ricevetti la chiamata della Martingale Risk che mi proponeva di agire nei confronti della banca, visto che i prodotti che mi avevano venduto erano INADEGUATI e INCOERENTI CON IL MIO PROFILO DI RISCHIO.

All'inizio ero scettico, ma poi decisi di affidarmi a loro perché, in fondo, non mi chiedevano NESSUN ANTICIPO e dunque NON RISCHIAVO NULLA. Perché non metterli alla prova?

Alla fine, ho recuperato molto più di quanto sperassi.

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

Cin «L'Adesso delle Banche Leader 2019» a €2,00 in più; Cin «La legge di Milano e il decreto collegato» a €6,00 in più; Cin «Andrés Bello» a €8,00 in più; Cin «Tar 2020» a €6,90 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 19 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Aperto tra Firenze e Prato per i test ai casi sospetti. Un ligure in isolamento

Coronavirus, c'è l'ambulatorio E scoppia il caso quarantena

Ulivelli, Bini, Femiani e Farruggia alle pagine 2, 3 e 4



Intesa-Ubi, un gigante europeo

Messina: «Uniti saremo più forti». Forse oggi la risposta della banca guidata da Massiah. La Borsa premia la sfida **Perego e Di Blasio** alle p. 8 e 9

Le regole che ci strangolano

Il Paese è fermo ma la burocrazia non ha fretta

Giuseppe Turani

L'Italia è un paese che dispone di cinque polizie, una selva di centri di controllo e una magistratura attenta e pronta a indagare e a reprimere. Non dovrebbe quindi aver paura di intervenire, anche con misure straordinarie: se qualcuno dovesse uscire dai binari, non andrebbe tanto lontano.

Tutto questo per dire che possiamo permetterci di nominare dei commissari straordinari che facciano quello che la burocrazia impedisce di fare, scavalcando regole e cavilli. Anzi, forse sarebbe l'unico sistema. Ma non lo si fa. Perché? Due sono le ragioni.

Continua a pagina 6

COMMISSARIO STRAORDINARIO A GENOVA, IL NUOVO PONTE TIRATO SU IN DICHIOTTO MESI MATTIOLI, CANDIDATA ALLA GUIDA DI CONFINDUSTRIA: È IL MODELLO PER SBLOCCARE L'ITALIA



SI PUÒ FARE

Ieri è stata posata l'ultima delle 18 pile del nuovo ponte di Genova

Nitrosi e Troise Alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ'

Firenze

Caso Consip Nuovi indagati Anche Verdini nell'inchiesta

Brogioni in cronaca

Firenze

Sosta a Peretola Tregua a tempo taxi-aeroporto

Pieraccini in cronaca

Fiorentina

Iachini esclusivo «lo difensivista? Non scherziamo»

Galli nel Qs



Il processo per la morte di Duccio Dini

«Vittima inconsapevole dell'incultura zingara»

Agostini a pagina 13



Si è spento l'indimenticabile Ligabue della tv

Trionfi, passioni e follie Bucci, attore maledetto

Bogani e Cumani a pagina 27

NOLEGGIO
BRUNETTI
GRUPPI ELETTROGENI - TORRI FARO

- ▲ Gruppi elettrogeni insonorizzati fino ad oltre 2.500 kva
- ▲ Gruppi elettrogeni e bigruppi supersilenziati
- ▲ Noleggio di trasformatori ed autotrasformatori
- ▲ Diverse tipologie di torri faro
- ▲ Generatori di aria calda
- ▲ Trasporto e posizionamento



Ci trovate in Strada Lotelli n.3 Tel. 0376-779310 info@brunettigeneratori.it
46042 Castel Goffredo - MN Fax 0376-788109 www.brunettigeneratori.com



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Carlo Verdelli*

Anno 45 - N°42

Mercoledì 19 febbraio 2020

Oggi con *Album Moda*

In Italia €1,50

IL DESTINO DEL GOVERNO

Operazione Salva-Conte

Un gruppo di senatori lascia Forza Italia. L'ex ministro Romani: saremo interlocutori dell'esecutivo Renzi pronto a sfidare il presidente del Consiglio: "Non mi rappresenta più. O cambia o farà a meno di noi"
Il premier: se Iv vuole uscire, affrontiamo la crisi in Parlamento

di **Tommaso Ciriaco, Goffredo De Marchis, Liana Milella e Concetto Vecchio** ● alle pagine 2 e 3

L'editoriale

Il Paese in apnea

di **Ezio Mauro**

Se non sai chi sei, difficilmente saprai dove devi andare. Vale per la vita, non si capisce perché non dovrebbe valere anche per la politica, se si ricordasse di non essere una dimensione artificiale, ma una manifestazione della vita delle persone. Dunque è la propria natura culturale – fatta di valori, ideali, interessi legittimi, soggetti sociali da rappresentare – che decide le scelte da compiere, in un quadro di convenienze, occasioni e opportunità. Come ogni organismo vitale, il governo è esattamente davanti a questo nodo, che non riesce a sciogliere semplicemente perché non può, mancandogli la percezione di se stesso, la nozione di che cos'è, cosa trasmette ai cittadini, cosa significa nella vicenda del Paese. Tutti i tavoli governativi, che dovrebbero affrontare un problema per risolverlo, si aprono a ripetizione senza mai chiudersi.
● continua a pagina 33

Coronavirus, un altro turista in isolamento in Liguria



▲ In quarantena La Diamond Princess è ferma nel porto di Yokohama, in Giappone, dal 3 febbraio

Contagio in crociera, l'italiano ha 72 anni "Sulla nave situazione fuori controllo"

di **Mensurati, Rampini, Santelli e Tonacchi** ● alle pagine 12 e 13

Offerta da 4,9 miliardi

Intesa-Ubi Così nasce la quarta super banca europea



▲ L'ad Carlo Messina di Intesa

di **Piana, Pons, Puledda e Ricciardi** ● da pagina 6 a 8

Il commento

Obbligati a crescere

di **Francesco Manacorda**

La benedizione preventiva della Banca centrale europea. Poi, lunedì notte, l'annuncio di un blitz che può cambiare la finanza italiana. ● a pagina 32

Il dibattito

La verità, vi prego sui mutui ai giovani

di **Tito Boeri**

Sostiene l'Associazione bancaria italiana che il calo del 30% dei prestiti ai giovani dal 2008 in poi è attribuibile al crollo della domanda di mutui e non al comportamento delle banche. ● a pagina 32



Il papà e il corpo del figlio

L'ultimo viaggio per riportare Laurent a casa

di **Anais Ginori**

Il padre ha ritrovato finalmente il suo piccolo Laurent. Quel bambino uscito per andare a scuola nel quartiere popolare di Abidjan e mai tornato a casa. Il corpo ritrovato all'aeroporto di Roissy, nel vano carrello di un volo Air France in provenienza dalla Costa d'Avorio. ● a pagina 14

Addio all'attore



Flavio Bucci che fu per sempre il pittore Ligabue

di **Finos e Massini**

● alle pagine 38 e 39

Arrestato per aiuto ai boss

Rosaria Schifani simbolo antimafia tradita dal fratello

di **Fraschilla e Palazzolo**

Vi perdono, ma inginocchiatevi disse Rosaria Costa davanti alla bara del marito Vito Schifani, uno dei poliziotti uccisi con il giudice Falcone. Il fratello Giuseppe prese le distanze. E oggi sappiamo perché: è stato arrestato assieme ad altri cinque boss. ● a pagina 17

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

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

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

con DVD A. Angela "Le Meraviglie" €11,40

NZ



Cultura Il Salone del Libro ai tempi di Greta Ecologia e letteratura, un viaggio nel futuro

SERVIZIO - P. 22 CON UN INTERVENTO DI NICOLA LAGIOIA - P. 21



Bucci Addio al grande attore tra talento, popolarità ed eccessi

OSVALDO GUERRIERI - P. 25



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 47 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

TREGUA IN EXTREMIS SULLE INTERCETTAZIONI

Governo, Conte sfida Renzi: lo aspetto in Parlamento

Accordo sulla giustizia ma Iv minaccia la rottura Il premier è pronto a chiedere la fiducia in Aula

LA RIFORMA VISTA DAL MAGISTRATO

PRESCRIZIONE PRETESTO PER LITIGARE

MARCELLO MADDALENA

Nella relazione presentata in occasione dell'ultima inaugurazione dell'Anno giudiziario, il Presidente della Corte di cassazione, parlando dell'ormai famoso problema della prescrizione dei reati nel corso del procedimento penale, ha sottolineato come gli eventuali effetti della legge n. 3 del 2019

CONTINUA A PAGINA 21

Nuova giornata al cardiopalma sulla giustizia per la maggioranza giallo-rossa. Italia Viva blocca il decreto sulle intercettazioni in discussione al Senato finché non si raggiunge un accordo: l'uso sarà ammesso se «rilevanti e indispensabili». I renziani all'attacco: «Dal premier soltanto una prova muscolare». Conte si prepara a chiedere la fiducia in Aula e lancia la sfida a Renzi: «Decida se sta dentro. Oppure ci vediamo in Parlamento». Il segretario Pd Nicola Zingaretti non esclude un governo elettorale e valuta se aprire o meno ai «responsabili». Consip, ora spunta anche Denis Verdini tra gli indagati. - PP. 8-9

MESSINA: CAMPIONI EUROPEI OGGI CDA DEGLI ASSEDIATI

Intesa-Ubi carica la Borsa Riparte il risiko bancario

L'offerta di Intesa Sanpaolo su Ubi Banca fa volare i listini a Piazza Affari. Carlo Messina: «È motivo d'orgoglio essere i primi in Europa a muoversi nel consolidamento bancario». Oggi Cda degli assediati. Parte il risiko, ma la grande incognita è Monte dei Paschi di Siena. - PP. 4-7

L'AGENDA DEL CAMBIAMENTO

IL BANCHIERE CHE ANTICIPA IL MERCATO

MARCO ZATTERIN - P. 21

STAMPA PLUS ST+

FRANCIA

Macron attacca "L'Islam politico genera pericoli"

P. 10



L'EMERGENZA

Coronavirus sulla nave Italiano isolato in casa a Sanremo

P. 12



LE STORIE

Govone, con gli animali che regalano il sorriso ai bambini

P. 27

I giochi educativi della Quercetti compiono 70 anni

P. 27

Nell'Ucraina accerchiata dai filorussi un esercito civile resiste tra le macerie



ALEXANDR RUPETA, NURPHOTO/APP

IL REPORTAGE

CON I SOLDATI IN FILA INDIANA NELLE CITTÀ FANTASMA

BERNARD-HENRI LÉVY

È un grande elicottero da trasporto truppe, risalente all'epoca sovietica. Volava basso, quasi radente, puntando il muso verso terra, per

evitare i radar russi. Dopo due ore siamo arrivati a Mariupol, stato maggiore ucraino, nel quartier generale della Navy Guard.

CONTINUA ALLE PAGINE 2 E 3



BUONGIORNO

L'assessore leghista del Piemonte, Chiara Caucino, ne ha detta una fantastica: «I figli sono dei genitori e non dello Stato». La faccenda, per chi la ignorasse, ha a che vedere con una legge discussa in regione e battezzata con spirito tonante, secondo le sbrigative velleità dei tempi: «Allontanamento zero». Per spiegarla in due righe, siccome c'è stato il caso Bibbiano, di bambini strappati di prepotenza alle famiglie, si vuole fare esattamente l'opposto, che è un po' come dire chiudiamo le carceri siccome traboccano (oddio, sarebbe un'idea già più interessante). Infatti a Torino si sono viste manifestazioni di protesta, ma non è il punto. La proposta, di per sé, ha piuttosto l'aria di un manifesto politico, di tendenza elettorale e fanfaronesca, sempre secondo le sbrigative velleità dei tempi. Potremmo riassumerla così: con noi le famiglie diventeranno tutte come quella del Mulino Bianco. Poi però c'è la realtà, e ci sono le leggi discendenti proprio dall'assunto dell'assessore Caucino, ma ribaltato: i bambini non sono di nessuno, né dei genitori né dello Stato. I genitori hanno la potestà sui figli, cioè decidono per loro, ma se non li mandano a scuola, non gli danno da mangiare, non li curano, li maltrattano, interviene lo Stato e glieli sottrae. E non perché i bambini sono suoi, ma perché sono indifesi e qualcuno li deve tutelare. È un concetto forse difficile da spiegare ai leader contemporanei, sempre convinti di impugnarne il mondo in base all'imperioso eureka del mattino, e di salvarlo con la forza di un decreto: gli esseri umani appartengono solo a sé stessi, compresi i bambini. —

Lo spirito tonante

SANT'AGOSTINO

GIORNATA DI VALUTAZIONI GRATUITE GIOIELLI GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO

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

Assoporti e Propeller, 'le norme portuali vanno semplificate'

Le due associazioni condividono un appello al Governo

"Le Autorità di sistema portuale e tutti gli operatori dei porti italiani si trovano di fronte ad un mercato in continua espansione ma in un sistema normativo molto complesso che riguarda diversi ambiti: ambiente, appalti, economia. Colgo l'occasione per lanciare l'invito a tutti i membri del cluster a lavorare insieme per una semplificazione normativa del settore". E' l'appello rilanciato dal presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, nell'incontro organizzato dal Propeller clubs nazionale, a cui hanno partecipato il comandante delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino e i presidenti delle Autorità di sistema portuale, che hanno chiesto di formulare insieme alcune proposte concrete per il governo, e dei Propeller regionali. "Abbiamo ritenuto doveroso testimoniare la nostra vicinanza per chi ogni giorno si trova a combattere con normative complicate e eccesso di burocrazia", ha sottolineato il presidente Umberto Masucci sostenendo la richiesta di semplificazione delle norme che complicano o rallentano l'attività degli scali italiani. L'incontro è stato anche l'occasione per fare il punto sulle ricadute del Coronavirus sul versante dell'economia marittima, legate alla riduzione dei volumi di container nei porti cinesi. Secondo le stime, la riduzione sarà di 6 milioni di teu in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell'anno, ma i numeri certi dei riflessi sul traffico dei porti italiani si potranno avere solo fra alcuni mesi.(ANSA).



La portualità italiana nel Mediterraneo - Assoportri incontra il Propeller Club

Roma - La portualità italiana nel Mediterraneo al centro dell' incontro tecnico svolto a Roma presso l' Associazione dei Porti Italiani e organizzato dal Propeller Clubs Nazionale. Presenti, insieme al comandante delle Capitanerie di Porto ammiraglio Giovanni Pettorino e ai presidenti delle Autorità di sistema portuale e dei Propeller regionali , i rappresentanti di tutte le Associazioni di categoria del settore portuale e logistico. Ad aprire l' incontro, il presidente di **Assoportri** Daniele Rossi il quale, nel ringraziare il Propeller per aver chiesto di organizzare la missione italiana presso **Assoportri**, ha voluto ricordare il peso della portualità e della logistica per l' economia del Paese, ' la portualità rappresenta il 3% del PIL italiano , ' ha affermato Rossi, ' ma spesso questo non viene tenuto in considerazione. Le **AdSP** e tutti gli operatori dei porti italiani, e mi rivolgo ai diversi rappresentanti delle Associazioni degli stakeholder che vedo qui in sala con noi, si trovano di fronte ad un mercato in continua espansione ma in un sistema normativo molto complesso che riguarda diversi ambiti; ambiente, appalti, economia, soltanto per nominarne alcuni. Per questo motivo colgo l' occasione per lanciare l' invito a tutti i membri del cluster a lavorare insieme per una semplificazione normativa del settore. La nostra associazione è un luogo aggregante, ed è a disposizione del cluster per lavorare su soluzioni condivise. ' Rossi ha anche ringraziato Pettorino per la sua autorevole presenza all' evento. A seguire, l' intervento del presidente del Propeller Clubs Nazionale , Umberto Masucci , che ha dichiarato, ' il Propeller non è un' Associazione di categoria, ma è inclusivo di tutti gli esecutivi dello shipping, della portualità e della logistica, e credo che questa informalità di impostazione del club possa essere usata dalle Associazioni come luogo in cui lanciare proposte e condividere idee. Abbiamo ritenuto doveroso testimoniare ad **Assoportri** la nostra vicinanza per chi ogni giorno si trova a combattere con normative complicate e eccesso di burocrazia: iniziative come questa permettono di trovare unità d' intenti per mantenere la competitività dei nostri porti '. L' ammiraglio Pettorino ha ribadito l' importanza della portualità e della logistica per il sistema economico del Paese , nonché la necessità di semplificare e integrare le normative vigenti per consentire uno sviluppo maggiore. Ha anche ricordato che, ' l' e Capitanerie di Porto hanno partecipato alla nascita delle allora Autorità Portuali, e ricoprono oggi un ruolo in collaborazione con le **AdSP** che è sia operativo e di sicurezza in mare, che di natura amministrativa. Ringrazio **Assoportri** e il Propeller per averci riuniti in modo da discutere di possibili soluzioni a problematiche che rallentano, oppure complicano le nostre attività.' E' seguita una presentazione da parte di Alessandro Panaro dell' istituto SRM , relativa alle dinamiche e alle prospettive dei porti italiani nel contesto mediterraneo che ha evidenziato l' attuale situazione della portualità nell' area MED, tenuto conto della catena logistica, dell' alleanza dei grandi carrier, nonché del gigantismo navale e l' impatto dell' istituzione delle Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Speciali nelle aree portuali. Un breve focus è stato dedicato ai rischi rappresentati dal nuovo coronavirus, COVID 19, che ridurrà i volumi di container nei porti cinesi. Secondo le stime, questa riduzione sarà di 6 milioni di TEU in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell' anno. I numeri certi discendenti da questa situazione si potranno avere tra qualche mese, con dei riflessi sul traffico nei nostri porti. La mattinata si è conclusa con una serie di riflessioni da parte dei Presidenti delle **AdSP** sulla necessità di formulare insieme alcune proposte in tema di semplificazione per il Governo. Sfida raccolta dal Direttore Generale di Confetra, Ivano Russo, che ha dichiarato importante e urgente fare un focus semplice e sintetico tuto al Governo e al





Assoporti e Propeller: "Semplificare norme portuali"

GENOVA - "Le Autorità di sistema portuale e tutti gli operatori dei porti italiani si trovano di fronte ad un mercato in continua espansione ma in un sistema normativo molto complesso che riguarda diversi ambiti: ambiente, appalti, economia. Colgo l'occasione per lanciare l'invito a tutti i membri del cluster a lavorare insieme per una semplificazione normativa del settore". E' l'appello rilanciato dal presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, nell'incontro organizzato dal Propeller clubs nazionale, a cui hanno partecipato il comandante delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino e i presidenti delle Autorità di sistema portuale, che hanno chiesto di formulare insieme alcune proposte concrete per il governo, e dei Propeller regionali. "Abbiamo ritenuto doveroso testimoniare la nostra vicinanza per chi ogni giorno si trova a combattere con normative complicate e eccesso di burocrazia", ha sottolineato il presidente Umberto Masucci sostenendo la richiesta di semplificazione delle norme che complicano o rallentano l'attività degli scali italiani. L'incontro è stato anche l'occasione per fare il punto sulle ricadute del Coronavirus sul versante dell'economia marittima, legate alla riduzione dei volumi di container nei porti cinesi. Secondo le stime, la riduzione sarà di 6 milioni di teu in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell'anno, ma i numeri certi dei riflessi sul traffico dei porti italiani si potranno avere solo fra alcuni mesi.



Incontro tecnico del Propeller Clubs nella sede di Assoport. A gran voce la richiesta di semplificazione

(FERPRESS) - Roma, 18 FEB - Ieri, presso l'Associazione dei Porti Italiani, si è tenuto un incontro tecnico per discutere dell'andamento della portualità italiana nel Mediterraneo, organizzato dal Propeller Clubs Nazionale. Presenti, insieme al Comandante delle Capitanerie di Porto Amm. Giovanni Pettorino e ai presidenti delle Autorità di sistema portuale e dei Propeller regionali, i rappresentanti di tutte le Associazioni di categoria del settore portuale e logistico. Ad aprire l'incontro, il Presidente di **Assoport** Daniele Rossi il quale, nel ringraziare il Propeller per aver chiesto di organizzare la missione italiana presso **Assoport**, ha voluto ricordare il peso della portualità e della logistica per l'economia del Paese, "la portualità rappresenta il 3% del PIL italiano," ha affermato Rossi, "ma spesso questo non viene tenuto in considerazione. Le **AdSP** e tutti gli operatori dei porti italiani, e mi rivolgo ai diversi rappresentanti delle Associazioni degli stakeholder che vedo qui in sala con noi, si trovano di fronte ad un mercato in continua espansione ma in un sistema normativo molto complesso che riguarda diversi ambiti; ambiente, appalti, economia, soltanto per nominarne alcuni. Per questo motivo colgo l'occasione per lanciare l'invito a tutti i membri del cluster a lavorare insieme per una semplificazione normativa del settore. La nostra associazione è un luogo aggregante, ed è a disposizione del cluster per lavorare su soluzioni condivise." Rossi ha anche ringraziato Pettorino per la sua autorevole presenza all'evento. A seguire, l'intervento del Presidente del Propeller Clubs Nazionale, Umberto Masucci, che ha dichiarato, "il Propeller non è un'Associazione di categoria, ma è inclusivo di tutti gli esecutivi dello shipping, della portualità e della logistica, e credo che questa informalità di impostazione del club possa essere usata dalle Associazioni come luogo in cui lanciare proposte e condividere idee. Abbiamo ritenuto doveroso testimoniare ad **Assoport** la nostra vicinanza per chi ogni giorno si trova a combattere con normative complicate e eccesso di burocrazia: iniziative come questa permettono di trovare unità d'intenti per mantenere la competitività dei nostri porti". Ha poi preso la parola il Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, Giovanni Pettorino, il quale ha ribadito l'importanza della portualità e della logistica per il sistema economico del Paese, nonché la necessità di semplificare e integrare le normative vigenti per consentire uno sviluppo maggiore. Ha anche ricordato che, "le Capitanerie di Porto hanno partecipato alla nascita delle allora Autorità Portuali, e ricoprono oggi un ruolo in collaborazione con le **AdSP** che è sia operativo e di sicurezza in mare, che di natura amministrativa. Ringrazio **Assoport** e il Propeller per averci riuniti in modo da discutere di possibili soluzioni a problematiche che rallentano, oppure complicano le nostre attività." E' seguita una presentazione da parte di Alessandro Panaro dell'istituto SRM, relativa alle dinamiche e alle prospettive dei porti italiani nel contesto mediterraneo che ha evidenziato l'attuale situazione della portualità nell'area MED, tenuto conto della catena logistica, dell'alleanza dei grandi carrier, nonché del gigantismo navale e l'impatto dell'istituzione delle Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Speciali nelle aree portuali. Un breve focus è stato dedicato ai rischi rappresentati dal nuovo coronavirus, COVID 19, che ridurrà i volumi di container nei porti cinesi. Secondo le stime, questa riduzione sarà di 6 milioni di TEU in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell'anno. I numeri certi discendenti da questa situazione si potranno avere tra qualche mese, con dei riflessi sul traffico nei nostri porti. La mattinata si è conclusa con una serie di riflessioni da parte dei Presidenti delle **AdSP** sulla necessità di formulare



insieme alcune proposte in tema di semplificazione per il Governo. Sfida raccolta dal Direttore Generale di Confetra, Ivano Russo, che ha dichiarato importante e urgente fare un focus semplice e sintetico



tutti insieme, da sottoporre al più presto al Governo e al Parlamento.

Incontro tecnico del Propeller Clubs nazionale per discutere dell' andamento della portualità italiana nel Mediterraneo

Si è tenuto ieri a Roma presso **Assoport** leri a Roma, presso l' Associazione dei Porti Italiani (**Assoport**), si è tenuto un incontro tecnico organizzato dal Propeller Clubs nazionale per discutere dell' andamento della portualità italiana nel Mediterraneo. Nel corso dell' incontro il presidente di **Assoport**, Daniele Rossi, ha ricordato che «la portualità rappresenta il 3% del PIL italiano», contributo all' economia nazionale che spesso - ha sottolineato - «non viene tenuto in considerazione. Le **AdSP** e tutti gli operatori dei porti italiani, e mi rivolgo ai diversi rappresentanti delle associazioni degli stakeholder che vedo qui in sala con noi - ha proseguito il presidente di **Assoport** - si trovano di fronte ad un mercato in continua espansione ma in un sistema normativo molto complesso che riguarda diversi ambiti; ambiente, appalti, economia, soltanto per nominarne alcuni. Per questo motivo colgo l' occasione per lanciare l' invito a tutti i membri del cluster a lavorare insieme per una semplificazione normativa del settore. La nostra associazione è un luogo aggregante, ed è a disposizione del cluster per lavorare su soluzioni condivise». «Il Propeller - ha spiegato nel suo intervento il presidente del Propeller Clubs nazionale, Umberto Masucci - non è un' associazione di categoria, ma è inclusivo di tutti gli esecutivi dello shipping, della portualità e della logistica, e credo che questa informalità di impostazione del club possa essere usata dalle associazioni come luogo in cui lanciare proposte e condividere idee. Abbiamo ritenuto doveroso testimoniare ad **Assoport** la nostra vicinanza per chi ogni giorno si trova a combattere con normative complicate e eccesso di burocrazia: iniziative come questa permettono di trovare unità d' intenti per mantenere la competitività dei nostri porti». Il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l' ammiraglio Giovanni Pettorino, ha ribadito l' importanza della portualità e della logistica per il sistema economico del Paese nonché la necessità di semplificare e integrare le normative vigenti per consentire uno sviluppo maggiore. Ha anche ricordato che «le Capitanerie di Porto hanno partecipato alla nascita delle allora Autorità Portuali, e ricoprono oggi un ruolo in collaborazione con le **AdSP** che è sia operativo e di sicurezza in mare, che di natura amministrativa». È seguita una presentazione, da parte di Alessandro Panaro dell' istituto SRM, relativa alle dinamiche e alle prospettive dei porti italiani nel contesto mediterraneo che ha evidenziato l' attuale situazione della portualità nell' area Med, tenuto conto della catena logistica, dell' alleanza dei grandi carrier, nonché del gigantismo navale e l' impatto dell' istituzione delle Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Speciali nelle aree portuali. Un breve focus è stato dedicato ai rischi rappresentati dal nuovo coronavirus, Covid-19, che ridurrà i volumi di container nei porti cinesi. Secondo le stime, questa riduzione sarà di sei milioni di teu in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell' anno. I numeri certi discendenti da questa situazione si potranno avere tra qualche mese, con dei riflessi sul traffico nei porti italiani. La mattinata si è conclusa con una serie di riflessioni da parte dei presidenti delle **AdSP** sulla necessità di formulare insieme alcune proposte in tema di semplificazione per il governo. Sfida raccolta dal direttore generale di Confetra, Ivano Russo, che ha dichiarato importante e urgente fare un focus semplice e sintetico tutti insieme, da sottoporre al più presto al governo e al parlamento.



18 febbraio 2020
Incontro tecnico del Propeller Clubs nazionale per discutere dell' andamento della portualità italiana nel Mediterraneo

Si è tenuto ieri a Roma presso Assoport

Ieri a Roma, presso l'Associazione dei Porti Italiani (Assoport), si è tenuto un incontro tecnico organizzato dal Propeller Clubs nazionale per discutere dell'andamento della portualità italiana nel Mediterraneo. Nel corso dell'incontro il presidente di Assoport, Daniele Rossi, ha ricordato che «la portualità rappresenta il 3% del PIL italiano», contributo all'economia nazionale che spesso - ha sottolineato - «non viene tenuto in considerazione. Le AdSP e tutti gli operatori dei porti italiani, e mi rivolgo ai diversi rappresentanti delle associazioni degli stakeholder che vedo qui in sala con noi - ha proseguito il presidente di Assoport - si trovano di fronte ad un mercato in continua espansione ma in un sistema normativo molto complesso che riguarda diversi ambiti; ambiente, appalti, economia, soltanto per nominarne alcuni. Per questo motivo colgo l'occasione per lanciare l'invito a tutti i membri del cluster a lavorare insieme per una semplificazione normativa del settore. La nostra associazione è un luogo aggregante, ed è a disposizione del cluster per lavorare su soluzioni condivise».

«Il Propeller - ha spiegato nel suo intervento il presidente del Propeller Clubs nazionale, Umberto Masucci - non è un'associazione di categoria, ma è inclusivo di tutti gli esecutivi dello shipping, della portualità e della logistica, e credo che questa informalità di impostazione del club possa essere usata dalle associazioni come luogo in cui lanciare proposte e condividere idee. Abbiamo ritenuto doveroso testimoniare ad Assoport la nostra vicinanza per chi ogni giorno si trova a combattere con normative complicate e eccesso di burocrazia: iniziative come questa permettono di trovare unità d'intenti per mantenere la competitività dei nostri porti».

Il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, ha ribadito l'importanza della portualità e della logistica per il sistema economico del Paese nonché la necessità di semplificare e integrare le normative vigenti per consentire uno sviluppo maggiore. Ha anche ricordato che «le Capitanerie di Porto hanno partecipato alla nascita delle allora Autorità Portuali, e ricoprono oggi un ruolo in collaborazione con le AdSP che è sia operativo e di sicurezza in mare, che di natura amministrativa».

È seguita una presentazione, da parte di Alessandro Panaro dell'istituto SRM, relativa alle dinamiche e alle prospettive dei porti italiani nel contesto mediterraneo che ha evidenziato l'attuale situazione della portualità nell'area Med, tenuto conto della catena logistica, dell'alleanza dei grandi carrier, nonché del gigantismo navale e l'impatto dell'istituzione delle Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Speciali nelle aree portuali. Un breve focus è stato dedicato ai rischi rappresentati dal nuovo coronavirus, Covid-19, che ridurrà i volumi di container nei porti cinesi. Secondo le stime, questa riduzione sarà di sei milioni di teu in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell'anno. I numeri certi discendenti da questa situazione si potranno avere tra qualche mese, con dei riflessi sul traffico nei porti italiani. La mattinata si è conclusa con una serie di riflessioni da parte dei presidenti delle AdSP sulla necessità di formulare insieme alcune proposte in tema di semplificazione per il governo. Sfida raccolta dal direttore generale di Confetra, Ivano Russo, che ha dichiarato importante e urgente fare un focus semplice e sintetico tutti insieme, da sottoporre al più presto al governo e al parlamento.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Porti e semplificazione normativa, il focus del Propeller

All' incontro tecnico tenuto nelle sede di Assoport, ha partecipato anche il comandante delle Capitanerie di Porto Giovanni Pettorino

L' andamento della portualità italiana nel Mediterraneo e la semplificazione delle norme che regolano il settore sono stati i temi al centro dell' incontro tecnico organizzato a Roma dal Propeller Clubs Nazionale presso la sede di **Assoport**. Erano presenti, insieme al comandante delle Capitanerie di Porto Ammiraglio Giovanni Pettorino e ai presidenti delle Autorità di sistema portuale e dei Propeller regionali, i rappresentanti di tutte le associazioni di categoria del settore portuale e logistico. Il presidente di **Assoport** Daniele Rossi ha voluto ricordare il peso della portualità e della logistica per l' economia del Paese, "la portualità rappresenta il 3% del PIL italiano," ha affermato Rossi, "ma spesso questo non viene tenuto in considerazione. Le **AdSP** e tutti gli operatori dei porti italiani, e mi rivolgo ai diversi rappresentanti delle associazioni degli stakeholder che vedo qui in sala con noi, si trovano di fronte ad un mercato in continua espansione ma in un sistema normativo molto complesso che riguarda diversi ambiti; ambiente, appalti, economia, soltanto per nominarne alcuni. Per questo motivo colgo l' occasione per lanciare l' invito a tutti i membri del cluster a lavorare insieme per una semplificazione normativa del settore. La nostra associazione è un luogo aggregante, ed è a disposizione del cluster per lavorare su soluzioni condivise". Il presidente del Propeller Clubs Nazionale, Umberto Masucci, ha invece sottolineato che "il Propeller non è un' associazione di categoria, ma è inclusivo di tutti gli esecutivi dello shipping, della portualità e della logistica, e credo che questa informalità di impostazione del club possa essere usata dalle associazioni come luogo in cui lanciare proposte e condividere idee. Abbiamo ritenuto doveroso testimoniare ad **Assoport** la nostra vicinanza per chi ogni giorno si trova a combattere con normative complicate e eccesso di burocrazia: iniziative come questa permettono di trovare unità d' intenti per mantenere la competitività dei nostri porti". L' ammiraglio Giovanni Pettorino ha ribadito l' importanza della portualità e della logistica per il sistema economico del Paese, nonché la necessità di semplificare e integrare le normative vigenti per consentire uno sviluppo maggiore. Ha anche ricordato che, "le Capitanerie di Porto hanno partecipato alla nascita delle allora Autorità Portuali, e ricoprono oggi un ruolo in collaborazione con le **AdSP** che è sia operativo e di sicurezza in mare, che di natura amministrativa. Ringrazio **Assoport** e il Propeller per averci riuniti in modo da discutere di possibili soluzioni a problematiche che rallentano, oppure complicano le nostre attività". A seguire, una presentazione da parte di Alessandro Panaro dell' istituto SRM, relativa alle dinamiche e alle prospettive dei porti italiani nel contesto mediterraneo che ha evidenziato l' attuale situazione della portualità nell' area Med, tenuto conto della catena logistica, dell' alleanza dei grandi carrier, nonché del gigantismo navale e l' impatto dell' istituzione delle Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Speciali nelle aree portuali. Un breve focus è stato dedicato ai rischi rappresentati dal nuovo coronavirus, COVID 19, che ridurrà i volumi di container nei porti cinesi. Secondo le stime, questa riduzione sarà di 6 milioni di teu in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell' anno. I numeri certi discendenti da questa situazione si potranno avere tra qualche mese, con dei riflessi sul traffico nei nostri porti. La mattinata si è conclusa con una serie di riflessioni da parte dei presidenti delle **AdSP** sulla necessità di formulare insieme alcune proposte in tema di semplificazione per il Governo. Sfida raccolta dal direttore generale di Confetra, Ivano Russo, che ha dichiarato importante e urgente fare un focus



semplice e sintetico tutti insieme, da sottoporre al più presto al governo e al Parlamento.



La portualità italiana nel Mediterraneo

ROMA L'andamento della portualità italiana nel Mediterraneo, è stato il tema dell'incontro tecnico che si è tenuto ieri a Roma nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani, organizzato dal Propeller Clubs Nazionale. Presenti, insieme al Comandante delle Capitanerie di porto, amm. Giovanni Pettorino e ai presidenti delle Autorità di Sistema portuale e dei Propeller regionali, i rappresentanti di tutte le Associazioni di categoria del settore portuale e logistico. Ad aprire l'incontro, il presidente di **Assoport** Daniele Rossi il quale, nel ringraziare il Propeller per aver chiesto di organizzare la missione italiana presso **Assoport**, ha voluto ricordare il peso della portualità e della logistica per l'economia del Paese, la portualità rappresenta il 3% del Pil italiano, ha affermato Rossi, ma spesso questo non viene tenuto in considerazione. Le **AdSp** e tutti gli operatori dei porti italiani, e mi rivolgo ai diversi rappresentanti delle Associazioni degli stakeholder che vedo qui in sala con noi, si trovano di fronte ad un mercato in continua espansione ma in un sistema normativo molto complesso che riguarda diversi ambiti; ambiente, appalti, economia, soltanto per nominarne alcuni. Per questo motivo colgo l'occasione per lanciare l'invito a tutti i membri del cluster a lavorare insieme per una semplificazione normativa del settore. La nostra associazione è un luogo aggregante, ed è a disposizione del cluster per lavorare su soluzioni condivise. Rossi ha anche ringraziato Pettorino per la sua autorevole presenza all'evento. A seguire, l'intervento del presidente del Propeller Clubs Nazionale, Umberto Masucci, che ha dichiarato, il Propeller non è un'Associazione di categoria, ma è inclusivo di tutti gli esecutivi dello shipping, della portualità e della logistica, e credo che questa informalità di impostazione del club possa essere usata dalle Associazioni come luogo in cui lanciare proposte e condividere idee. Abbiamo ritenuto doveroso testimoniare ad **Assoport** la nostra vicinanza per chi ogni giorno si trova a combattere con normative complicate e eccesso di burocrazia: iniziative come questa permettono di trovare unità d'intenti per mantenere la competitività dei nostri porti. Ha poi preso la parola il Comandante generale delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino, il quale ha ribadito l'importanza della portualità e della logistica per il sistema economico del Paese, nonché la necessità di semplificare e integrare le normative vigenti per consentire uno sviluppo maggiore. Ha anche ricordato che, le Capitanerie di porto hanno partecipato alla nascita delle allora Autorità portuali, e ricoprono oggi un ruolo in collaborazione con le **AdSP** che è sia operativo e di sicurezza in mare, che di natura amministrativa. Ringrazio **Assoport** e il Propeller per averci riuniti in modo da discutere di possibili soluzioni a problematiche che rallentano, oppure complicano le nostre attività. E' seguita una presentazione da parte di Alessandro Panaro dell'istituto SRM, relativa alle dinamiche e alle prospettive dei porti italiani nel contesto mediterraneo che ha evidenziato l'attuale situazione della portualità nell'area Med, tenuto conto della catena logistica, dell'alleanza dei grandi carrier, nonché del gigantismo navale e l'impatto dell'istituzione delle Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Speciali nelle aree portuali. Un breve focus è stato dedicato ai rischi rappresentati dal nuovo coronavirus, Covid 19, che ridurrà i volumi di container nei porti cinesi. Secondo le stime, questa riduzione sarà di 6 milioni di teu in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell'anno. I numeri certi discendenti da questa situazione si potranno avere tra qualche mese, con dei riflessi sul traffico nei nostri porti. La mattinata si è conclusa con una serie di riflessioni da parte dei presidenti delle **AdSp** sulla necessità di formulare insieme alcune proposte in tema di semplificazione per il Governo. Sfida raccolta dal Direttore generale di Confetra, Ivano Russo, che ha dichiarato importante e urgente fare





Messaggero Marittimo

Primo Piano

da sottoporre al più presto al Governo e al Parlamento.

Incontro tecnico del Propeller Clubs nella sede di Assoport. A gran voce la richiesta di semplificazione

Roma, 18 febbraio 2020 - Ieri, presso l'Associazione dei Porti Italiani, si è tenuto un incontro tecnico per discutere dell'andamento della portualità italiana nel Mediterraneo, organizzato dal Propeller Clubs Nazionale. Presenti, insieme al Comandante delle Capitanerie di Porto Amm. Giovanni Pettorino e ai presidenti delle Autorità di sistema portuale e dei Propeller regionali, i rappresentanti di tutte le Associazioni di categoria del settore portuale e logistico. Ad aprire l'incontro, il Presidente di **Assoport** Daniele Rossi il quale, nel ringraziare il Propeller per aver chiesto di organizzare la missione italiana presso **Assoport**, ha voluto ricordare il peso della portualità e della logistica per l'economia del Paese, "la portualità rappresenta il 3% del PIL italiano," ha affermato Rossi, "ma spesso questo non viene tenuto in considerazione. Le **AdSP** e tutti gli operatori dei porti italiani, e mi rivolgo ai diversi rappresentanti delle Associazioni degli stakeholder che vedo qui in sala con noi, si trovano di fronte ad un mercato in continua espansione ma in un sistema normativo molto complesso che riguarda diversi ambiti; ambiente, appalti, economia, soltanto per nominarne alcuni. Per questo motivo colgo l'occasione per lanciare l'invito a tutti i membri del cluster a lavorare insieme per una semplificazione normativa del settore. La nostra associazione è un luogo aggregante, ed è a disposizione del cluster per lavorare su soluzioni condivise." Rossi ha anche ringraziato Pettorino per la sua autorevole presenza all'evento. A seguire, l'intervento del Presidente del Propeller Clubs Nazionale, Umberto Masucci, che ha dichiarato, "il Propeller non è un'Associazione di categoria, ma è inclusivo di tutti gli esecutivi dello shipping, della portualità e della logistica, e credo che questa informalità di impostazione del club possa essere usata dalle Associazioni come luogo in cui lanciare proposte e condividere idee. Abbiamo ritenuto doveroso testimoniare ad **Assoport** la nostra vicinanza per chi ogni giorno si trova a combattere con normative complicate e eccesso di burocrazia: iniziative come questa permettono di trovare unità d'intenti per mantenere la competitività dei nostri porti". Ha poi preso la parola il Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, Giovanni Pettorino, il quale ha ribadito l'importanza della portualità e della logistica per il sistema economico del Paese, nonché la necessità di semplificare e integrare le normative vigenti per consentire uno sviluppo maggiore. Ha anche ricordato che, "le Capitanerie di Porto hanno partecipato alla nascita delle allora Autorità Portuali, e ricoprono oggi un ruolo in collaborazione con le **AdSP** che è sia operativo e di sicurezza in mare, che di natura amministrativa. Ringrazio **Assoport** e il Propeller per averci riuniti in modo da discutere di possibili soluzioni a problematiche che rallentano, oppure complicano le nostre attività." E' seguita una presentazione da parte di Alessandro Panaro dell'istituto SRM, relativa alle dinamiche e alle prospettive dei porti italiani nel contesto mediterraneo che ha evidenziato l'attuale situazione della portualità nell'area MED, tenuto conto della catena logistica, dell'alleanza dei grandi carrier, nonché del gigantismo navale e l'impatto dell'istituzione delle Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Speciali nelle aree portuali. Un breve focus è stato dedicato ai rischi rappresentati dal nuovo coronavirus, COVID 19, che ridurrà i volumi di container nei porti cinesi. Secondo le stime, questa riduzione sarà di 6 milioni di TEU in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell'anno. I numeri certi discendenti da questa situazione si potranno avere tra qualche mese, con dei riflessi sul traffico nei nostri porti. La mattinata si è conclusa con una serie di riflessioni da parte dei Presidenti delle **AdSP** sulla necessità di formulare



insieme alcune proposte in tema di semplificazione per il Governo. Sfida raccolta dal Direttore Generale di Confetra, Ivano Russo, che ha dichiarato importante e urgente fare un focus semplice e sintetico



Sea Reporter

Primo Piano

tutti insieme, da sottoporre al più presto al Governo e al Parlamento.

Masucci (Propeller Clubs) compatta il cluster: 'Servono regole certe nei nostri porti'

Milano 'E' stato un gesto di solidarietà simbolica nei confronti di **Assoporti** e dei presidenti delle Autorities italiane. Ed è stata anche l'occasione per riunire tutto il cluster marittimo italiano per dare un forte segnale di compattezza del settore e per discutere delle tante criticità con cui devono confrontarsi oggi gli operatori pubblici e privati'. Umberto Masucci, dal 2011 presidente dell'International Propeller Clubs, fa un bilancio dell'incontro 'informale' tenutosi ieri nella sede di **Assoporti**, davanti a 50 protagonisti della portualità italiana tra cui il presidente dei porti, Daniele Rossi, il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera, l'ammiraglio ispettore capo (CP) Giovanni Pettorino, il direttore generale di Confetra, Ivano Russo, il responsabile dell'area di ricerca maritime & mediterranean economy di Srm, Alessandro Panaro, 'braccio' scientifico del Propeller. L'incontro di ieri, promosso dal Consiglio nazionale del Propeller, arriva dopo quelli organizzati due anni fa nella sede del Comando in capo della squadra navale della Marina Militare. E un anno fa nella sede del Corpo generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. ' Quest'anno abbiamo pensato, pur nel rispetto delle diverse competenze e specificità, di fare visita ad **Assoporti** per testimoniare la nostra solidarietà a presidenti e segretari che nel 2019 hanno avuto problemi perché sono stati vittime di situazioni spiacevoli, causati principalmente dalla complessità delle norme che regolano le concessioni, il demanio e l'ambiente - spiega Masucci -. In vista delle nuove nomine, abbiamo voluto ribadire quanto sia fondamentale dare certezze a chi gestisce un porto. Questo incontro è servito anche a sottolineare di nuovo l'importanza che le massime autorità dei nostri porti continuino a lavorare insieme. A maggior ragione, in un momento così difficile per la portualità italiana '.



Incontro tecnico del Propeller Clubs nella sede di Assoport

Presso l'associazione dei Porti Italiani si è tenuto un incontro tecnico per discutere dell'andamento della portualità italiana nel Mediterraneo, organizzato dal Propeller Clubs Nazionale. Presenti, insieme al comandante delle Capitanerie di Porto Giovanni Pettorino e ai presidenti delle Autorità di sistema portuale e dei Propeller regionali, i rappresentanti di tutte le associazioni di categoria del settore portuale e logistico. Ad aprire l'incontro, il presidente di Assoport Daniele Rossi il quale, nel ringraziare il Propeller per aver chiesto di organizzare la missione italiana presso Assoport, ha voluto ricordare il peso della portualità e della logistica per l'economia del Paese, 'la portualità rappresenta il 3% del Pil italiano ha affermato Rossi ma spesso questo non viene tenuto in considerazione. Le Autorità di sistema portuale e tutti gli operatori dei porti italiani, e mi rivolgo ai diversi rappresentanti delle associazioni degli stakeholder, si trovano di fronte ad un mercato in continua espansione ma in un sistema normativo molto complesso che riguarda diversi ambiti: ambiente, appalti, economia, soltanto per nominarne alcuni. Per questo motivo colgo l'occasione per lanciare l'invito a tutti i membri del cluster a lavorare insieme per una semplificazione normativa del settore. La nostra associazione è un luogo aggregante, ed è a disposizione del cluster per lavorare su soluzioni condivise'. Rossi ha anche ringraziato Pettorino per la sua autorevole presenza all'evento. A seguire, l'intervento del presidente del Propeller Clubs Nazionale, Umberto Masucci, che ha dichiarato, 'il Propeller non è un'associazione di categoria, ma è inclusivo di tutti gli esecutivi dello shipping, della portualità e della logistica, e credo che questa informalità di impostazione del club possa essere usata dalle associazioni come luogo in cui lanciare proposte e condividere idee. Abbiamo ritenuto doveroso testimoniare ad Assoport la nostra vicinanza per chi ogni giorno si trova a combattere con normative complicate ed eccesso di burocrazia: iniziative come questa permettono di trovare unità d'intenti per mantenere la competitività dei nostri porti'. Ha poi preso la parola il comandante generale delle Capitanerie di Porto, Giovanni Pettorino, il quale ha ribadito l'importanza della portualità e della logistica per il sistema economico del Paese, nonché la necessità di semplificare e integrare le normative vigenti per consentire uno sviluppo maggiore. Ha anche ricordato che, 'le Capitanerie di Porto hanno partecipato alla nascita delle allora Autorità Portuali, e ricoprono oggi un ruolo in collaborazione con le Autorità che è sia operativo e di sicurezza in mare, che di natura amministrativa. Ringrazio Assoport e il Propeller per averci riuniti in modo da discutere di possibili soluzioni a problematiche che rallentano, oppure complicano le nostre attività'. È seguita una presentazione da parte di Alessandro Panaro dell'istituto SRM, relativa alle dinamiche e alle prospettive dei porti italiani nel contesto mediterraneo che ha evidenziato l'attuale situazione della portualità nell'area Med, tenuto conto della catena logistica, dell'alleanza dei grandi carrier, nonché del gigantismo navale e l'impatto dell'istituzione delle Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Speciali nelle aree portuali. Un breve focus è stato dedicato ai rischi rappresentati dal nuovo coronavirus, Covid 19, che ridurrà i volumi di container nei porti cinesi. Secondo le stime, questa riduzione sarà di 6 milioni di Teu in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell'anno. I numeri certi discendenti da questa situazione si potranno avere tra qualche mese, con dei riflessi sul traffico nei nostri porti. La mattinata si è conclusa con una serie di riflessioni da parte dei Presidenti delle AdSP sulla necessità di formulare insieme alcune proposte in tema di semplificazione per il Governo. Sfida raccolta dal direttore generale di Confetra, Ivano Russo, che ha definito importante e urgente fare un focus semplice e sintetico insieme al Governo e al





La congestione nel porto di Trieste limita i risultati di Dfds

Il gruppo logistico e armatoriale danese Dfds ha chiuso il 2019 con ricavi in aumento a 16,5 milioni di corone (da 15,7 milioni nel 2018), un Ebitda positivo per 3,6 milioni di corone e un profitto di 1,3 milioni di corone (in lieve calo rispetto all'utile di 1,6 milioni di corone di dodici mesi prima) ma i suoi risultati nel bacino Mediterraneo hanno risentito negativamente della congestione in atto nel porto di Trieste. Lo scalo giuliano attualmente è servito da Dfds (che nella primavera del 2018 aveva rilevato Un Ro-Ro) dai porti turchi di Yalova e di Pendik (poco distante da Istanbul). Nel suo report finanziario annuale la compagnia di navigazione danese spiega che i risultati del business in Mediterraneo (oltre all'Italia una linea scala il porto francese di Sete) sono zavorrati da criticità legate a una situazione di congestione nel porto di Trieste che riducono l'efficienza dei servizi intermodali. Non a caso recentemente il numero uno di Samer Seaports & Terminals, Jens Peder Nielsen, a SHIPPING ITALY ha rivelato l'interesse a realizzare almeno due nuovi binari in banchina, investire in una nuova gru ferroviaria e insediarsi in altre aree retroportuali. Sempre nel report finanziario annuale di Dfds si legge che la rotta fra Istanbul e Trieste da fine 2018, quando l'operatore concorrente Ecol si è arreso lasciando campo libero alla shipping company danese, i volumi di carichi rotabili trasportati sono aumentati di un 30% circa e un nuovo porto in Turchia è stato aggiunto a Yalova, sempre nei pressi di Istanbul. A Trieste, invece, oltre al proprio terminal di Riva Traiana, le navi di Dfds scalano anche l'Europa Multipurpose Terminals al Molo VI. Nonostante ciò la compagnia rileva che nell'ultimo trimestre del 2019 il risultato del mercato Mediterraneo è stato significativamente inferiore in termini di margine operativo lordo non tanto per i volumi trasportati e i ricavi (cresciuti secondo le previsioni) ma per altri fattori. Uno di questi è stato 'la più bassa capacità di utilizzazione dei treni operati verso il resto d'Europa a causa della congestione nel porto di Trieste'. Le cose, però, sembra vadano migliorando in primis perché la compagnia danese si aspetta una ripresa dell'economia turca e quindi dell'esportazioni, poi perché 'la semplificazione dei servizi marittimi e dell'organizzazione operativa in porto avviata nell'ultimo trimestre del 2019 sta migliorando l'efficienza e la soddisfazione dei clienti' precisa ancora il report di Dfds. Che in conclusione afferma: 'L'ultima importante ristrutturazione da completare è il miglioramento dell'efficienza operativa nei due terminal di Trieste (Riva Traiana e Molo VI, ndr) e questo obiettivo ci aspettiamo che venga raggiunto nel corso dei primi tre mesi del 2020'. N.C.



Il gruppo logistico e armatoriale danese Dfds ha chiuso il 2019 con ricavi in aumento a 16,5 milioni di corone (da 15,7 milioni nel 2018), un Ebitda positivo per 3,6 milioni di corone e un profitto di 1,3 milioni di corone (in lieve calo rispetto all'utile di 1,6 milioni di corone di dodici mesi prima) ma i suoi risultati nel bacino Mediterraneo hanno risentito negativamente della congestione in atto nel porto di Trieste. Lo scalo giuliano attualmente è servito da Dfds (che nella primavera del 2018 aveva rilevato Un Ro-Ro) dai porti turchi di Yalova e di Pendik (poco distante da Istanbul).

Navi a Marghera in quattro mesi C'è il progetto all'ex Vetrocoker

Proposta di project, è la soluzione più veloce. I Comitati: trasparenza, Conte ci riceva

Camilla Gargioni

VENEZIA Un filmato di qualche anno fa riprende una panamax (le navi che con le loro dimensioni fino a 295 metri di lunghezza possono passare nelle chiuse di Panama) scarica carbone all'Italiana Coke. Era il 2006, la scena si potrebbe presto ripetere con al posto della nave commerciale una crociera. La banchina, nel canale industriale nord lato nord (quella indicata già dal Comitato del 2017) è praticamente pronta, il fondale di fatto potrebbe anche non essere scavato grazie ai suoi otto metri di profondità, e servirebbero solo le infrastrutture minime e provvisorie per attrezzare una nuova stazione marittima. Il progetto è stato protocollato all'Autorità portuale di Venezia e Chioggia il 31 dicembre 2019 da Intermodale Marghera, l'azienda di cui è socio anche l'ingegner veneziano Marco Salmi, proprietaria dei terreni dell'ex Vetrocoker, qualcosa come centomila metri quadrati. Il piano (elaborato da St Servizi tecnici e Driusso associati) si sviluppa in tre step: dalla prima fase realizzabile in 4 mesi per ospitare una nave con strutture per i passeggeri provvisorie, alla terza che ha bisogno di due anni di lavori per costruire una nuova stazione, parcheggi e scavare 80 mila metri cubi di fanghi. E' questa la soluzione che permetterebbe nel minor tempo di spostare le crociere da San Marco. Centoventi giorni, forse meno, di lavori dal momento dell'autorizzazione, accosto per una nave da 300 metri, strutture di imbarco e sbarco, tendone check-in check-out, che eviterebbe così il passaggio per la Marittima. Un project financing, per un investimento complessivo fino alla terza fase di 60 milioni, che però prevederebbe anche la gestione delle crociere. In caso contrario, almeno all'inizio, potrebbe essere dato in concessione l'utilizzo delle aree a Vtp. I tempi invece sarebbero più lunghi per le altre soluzioni sul tavolo: Fusina e banchina Lombardia di Tiv, con ripercussioni maggiori sull'attività commerciale. Utilizzando le banchine del terminal delle Autostrade del mare l'impatto complessivo sarebbe minimo: due navi per tutta la stagione crocieristica. Numeri più alti invece con l'utilizzo di Tiv (che però rischierebbe di compromettere l'attività del terminal con oltre 30 licenziamenti) che permetterebbe di togliere dal canale della Giudecca 74 crociere (se utilizzato solo nel weekend) o 151 (tutti i giorni, per la banchina Lombardia). A gamba tesa entrano gli ambientalisti. «Chiediamo al presidente del Consiglio di ricevere una nostra rappresentanza: vogliamo trasparenza, mancano i supporti tecnici». Il Comitato No Nav insiste infatti sull'estromissione delle grandi navi dalla laguna e il nuovo terminal in mare, anche in vista del Comitato del 3 marzo. «Il Comitato non farà altro che trovare soluzioni provvisorie e non applicabili, tutto per giustificare gli scavi del Vittorio Emanuele, mentre c'è il decreto Clini Passera che non viene applicato dice Armando Danella di Ambiente Venezia -. Noi rappresentiamo il risultato di un referendum autogestito di 18 mila firme che parla di allontanamento delle grandi navi dalla laguna e che ha detto no agli scavi». «Diciamo chiaro che il Porto va commissariato - aggiunge Andreina Zitelli, ex componente della commissione Via -. C'è una soluzione definitiva di cui nessuno parla, di costruire il terminal per le navi da crociera nell'area ex Vetrocoker e Sirma». Un'altra richiesta è che il nuovo protocollo fanghi non venga «piegato a operazioni politiche»: «l'Autorità portuale piagnucola perché non sa dove mettere i fanghi, ma sono inquinati: è inutile declassificarli per farli sembrare "buoni"» conclude Zitelli.



Il Consorzio cerca banche per avere 80-100 milioni

Un bando per 80-100 milioni di euro. Il Consorzio Venezia nuova ritenta la carta degli istituti di credito per avere la garanzia di liquidità e continuare a lavorare senza intoppi. Una strada che aveva già tentato nel 2018, senza alcun risultato. Il Consorzio cerca istituti che possano garantire un flusso di denaro pari a almeno 80-100 milioni di euro tra febbraio e luglio, il periodo in cui è prevista la massima accelerazione della messa in opera delle dighe che devono poter essere alzate in caso di emergenza, cioè di acque alte superiori a 140 centimetri, in attesa della fine dei lavori. Le casse del Consorzio sono quasi vuote, da mesi le imprese lamentano di non essere pagate e qualche settimana fa hanno annunciato che a fine febbraio smetteranno di lavorare se non avranno i finanziamenti che gli spettano. Eppure il **Mose** formalmente è tutto finanziato, il problema sono gli anticipi delle lavorazioni, lo Stato impiega molto tempo per rendere disponibili gli stanziamenti già decisi. chiede che sia il Consorzio a coprire le criticità emerse nelle lavorazioni del passato, o chiede lo stato di avanzamento dei lavori che a questo punto finale del cantiere non permette sulla carta grandi anticipi. Il Consorzio calcola che in questo momento, tra lavori in corso, funzionamento della macchina e prove del **Mose** con la movimentazione delle barriere alle bocche di porto, siano necessari 20 milioni al mese. Le garanzie presentate dal Consorzio sono i contratti in essere con il Provveditorato, registrati alla Corte dei conti, a valere su stanziamenti in conto capitale o su contributi a utilizzo diretto e tutti i crediti presenti e futuri verso lo Stato per i contratti in essere. La prima banca coinvolta, però, ha proposto come forma di finanziamento una sorta di «cartolarizzazione». Come se la laguna, o l' Arsenale potessero essere «privatizzati». Il bando scade il 28 febbraio.



La Legge speciale di Brunetta «Tutti i poteri a Ca' Corner I soldi da gas e fanghi»

Matteo Riberto

VENEZIA La Città Metropolitana protagonista della salvaguardia di Venezia e un nuovo nome per il Comitato che si chiamerà «Comitato istituzionale per la città metropolitana di Venezia e per la sua laguna». Sono due punti chiave della proposta di una nuova Legge speciale presentata dall'onorevole di Forza Italia Renato Brunetta con accanto l'assessore al Bilancio Michele Zuin. La proposta si aggiunge a quella già depositata dal deputato Pd Nicola Pellicani. «Ho presentato un testo che verrà abbinato a quello del collega per poi decidere se ci sarà un testo unificato o uno base sul quale poi operare emendamenti» spiega Brunetta, la cui proposta mette al centro la Città Metropolitana che dovrà assumere le competenze in capo all'ex Magistrato alle acque. Non solo, «la Città Metropolitana dovrà essere la protagonista della gestione della nuova legge» sottolinea Brunetta. Si occuperà quindi della programmazione e realizzazione degli interventi di salvaguardia ambientale della laguna: dal disinquinamento dei carichi inquinanti dell'intero bacino scolante, al completamento delle opere di difesa dei litorali e di quelle di salvaguardia idraulica. Prima, però, ricorda l'azzurro, «è necessario che venga rifinanziata la legge speciale esistente». Comune e Regione chiedono 300 milioni di euro l'anno. Anche perché c'è «una gap da colmare considerando che dal 2004 le risorse per la legge speciale sono state assorbite in gran parte dal Mose» ricorda Brunetta. Il principio è chiaro: rifinanziare la vecchia legge per accelerare i lavori di manutenzione e in contemporanea lavorare in Parlamento alla nuova che si innesterebbe in una macchina già avviata. «Il governo dovrà reperire i 300 milioni - dice Brunetta - mi auguro che il Comitato parta da subito». Ma per i finanziamenti non si può fare affidamento solo sulle risorse nazionali. L'onorevole precisa infatti che «è il caso di individuare dal territorio risorse aggiuntive. Venezia è attraversata da flussi di ricchezza che devono contribuire alla salvaguardia della città». Vanno quindi individuate forme di tassazione, come ad esempio accise applicate sul gas presente nei depositi di stoccaggio costiero della Città metropolitana, di un contributo di un euro per ogni quintale di fanghi provenienti dai dragaggi dei canali portuali e dalle bonifiche di Marghera (risorse finalizzate alle medesime bonifiche) e della possibilità che la Cassa di Risparmio di Venezia e la Banca europea anticipino finanziamenti (fino a un massimo di un miliardo l'anno). «Dobbiamo proseguire lo scavo dei rii - ricorda Zuin - creare un sistema di fognature ma anche finanziare i privati perché i costi di restauro di palazzi, che fanno parte del patrimonio artistico della città, sono insostenibili».



Mose, il test notturno a Malamocco «Una palestra per i nuovi tecnici»

IL TEST VENEZIA «Ogni prova va sempre meglio» è soddisfatto l'ingegner Davide Sernaglia, dopo il test di lunedì notte, quando le 19 barriere della schiera di Malamocco si sono alzate e abbassate senza intoppi. Con una doppia laurea, oltre che in ingegneria, anche in fisica, Sernaglia è il responsabile delle operazioni di sollevamento del **Mose**. L' uomo che ha cominciato a testare la macchina e che ora deve formare anche le quattro squadre necessarie per mettere in funzione l' intero sistema. L' ultimo test è servito anche a questo. Niente spettatori esterni, stavolta, ma un folto gruppo di tecnici di Comar e Thetis, venuti per imparare. «Ci stiamo dedicando alla formazione delle altre squadre - spiega Sernaglia -. Questa è stata anche una prova didattica». Le paratoie hanno cominciato ad alzarsi alle 20.30, alle 23 erano tutte in posizione. E alle 23.30 era già iniziata la fase di abbattimento. Meglio che nel precedente test di dicembre, quando l' ultima paratoia, la numero sei, aveva tardato a salire per un problema di settaggio delle valvole. «Stavolta è andata benissimo - spiega Sernaglia -. Abbiamo messo a punto le valvole e non ci sono stati problemi per alcuna paratoia. Migliorando la risposta delle valvole, abbiamo ottimizzato i tempi in salita e discesa». In appena 40 minuti le paratoie sono state riportate in posizione. Anche stavolta, non c' era marea da contrastare. La massima era di appena 40 centimetri e il dislivello tra laguna e mare, con la schiera chiusa, è stato di un paio di centimetri appena. Sotto osservazione anche il fenomeno delle vibrazioni. «In fase di scarico abbiamo operato con diverse aperture per verificare la vibrazione dei tubi. Non c' è stata, con questa procedura. Ma faremo altre verifiche» assicura Sernaglia. Per questo nelle quattro paratoie di Chioggia che saranno utilizzate per i test sotto stress, si stanno installando sofisticate strumentazioni. Misureranno anche la tenuta delle cerniere, durante la movimentazione delle paratoie. Tutte prove necessarie prima di mettere in azione in **Mose** per fronteggiare davvero le acque alte. R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



No Navi, manifestazione in vista del vertice istituzionale a Roma

MARTA GASPARON

GLI AMBIENTALISTI VENEZIA Il prossimo evento sarà quello del 5 aprile. Comitato No Grandi Navi e Fridays for Future insieme per lanciare una marcia climatica a Venezia. Un corteo che coinvolgerà anche comitati regionali e delegazioni di movimenti climatici dall' estero per ribadire la propria contrarietà a Mose, navi e inceneritore di Fusina. «Uniremo istanze locali e cambiamento climatico ha detto ieri Marco Baravalle, del Comitato No Grandi Navi, nella nuova sede di campo S. Maria Formosa per far sì che questa città diventi il luogo simbolo di una rivoluzione climatica». Ma prima, in vista del prossimo Comitatone del 3 marzo, ci sarà spazio per una manifestazione definita «vera e propria. Non come quella del porto che si è rivelata un flop». Tra le denunce presentate ieri, quella di una piena infiltrazione di interessi privati nel sistema portuale. Riferendosi al progetto di un terminal definitivo nel canale nord, nell' area ex Vetrocoker: 103mila metri quadri privati, trattati come appartenessero al demanio marittimo. «Un progetto che l' Autorità portuale ha già presentato alla ministra De Micheli ha detto Andreina Zitelli, del Comitato intestandosi sul frontespizio come fosse proprio». E che il prefetto Zappalorto avrebbe individuato come valido. Altro punto di discussione, i fanghi di scavo che, dicono gli ambientalisti, si vorrebbe far passare per meno inquinati di quello che sono attraverso un' azione di declassamento. «Si vogliono spargere sulla laguna fanghi inquinati da pregresse attività industriali. E il paradosso è che si vorrebbe far prima il decreto e poi condurre una verifica sui luoghi dello scavo. Il nuovo protocollo è uno strumento sbagliato, con l' esito certo di guastare le qualità ambientali della laguna. Come cittadini chiediamo trasparenza ma soprattutto di poter avere voce in capitolo». E attraverso un dibattito pubblico permanente previsto dalla legge sui problemi della città. Non ultimo, tra quelli trattati, il tema Mose. Per il quale, a detta del Comitato, a Roma manca un' istruttoria tecnica firmata da qualcuno che se ne assuma appieno la responsabilità. «Non abbiamo un solo documento firmato da tecnici che ci parlino per esempio della risonanza delle paratoie in condizioni di mari e venti sostenuti. Non c' è un esperto del Mit che ci dica che la risonanza non rappresenti un problema». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Crociere, il Porto scopre le carte Obiettivo: salvare il traffico merci

Consegnato al ministero il piano dettagliato con le soluzioni per gli attracchi delle grandi navi. Le tre ipotesi incidono in varia misura sull'attività commerciale dello scalo. Ecco i dettagli del documento

ELISIO TREVISAN

PORTUALITÀ MESTRE I tre scenari inviati il mese scorso al ministero dei Trasporti, come richiesto dal ministro Paola De Micheli, sono uno peggio dell'altro per il traffico mercantile, anche se consentono di sistemare temporaneamente, in attesa della decisione definitiva, più navi da crociera possibile, spostandole dalla Marittima di Venezia a **Porto** Marghera, per garantire l'avvio della stagione. Terminal delle Autostrade del mare di Fusina (ovvero terminal traghetti), Tiv di Marghera (nell'area compresa tra i canali industriali Ovest e Nord), con le due banchine Lombardia e Veneto, queste sono le tre soluzioni combinate assieme nei tre scenari che, sottolinea in premessa il documento del **Porto**, incidono in maniera più o meno rilevante sulle attività e sulle concessioni dei terminal commerciali coinvolti, e che rappresentano la potenziale massima offerta portuale ma che non considerano quale sarà la risposta delle compagnie crocieristiche: gli scenari, insomma, non riescono a prevedere se le compagnie da crociera manterranno le toccate a Venezia o se si trasferiranno, come hanno già in parte fatto in questi ultimi anni, a Trieste o altrove. Il programma 2020 per Vtp, Venezia terminal passeggeri, è di 588 navi complessive, divise tra 115 navi di stazza inferiore a 40 mila tonnellate e 473 unità più grandi. GLI SCENARI Il primo scenario prevede l'utilizzo del terminal di Fusina e della banchina Lombardia del Tiv e consente di spostare dalla Marittima a Marghera 153 delle 588 navi. Contrariamente a quanto sostengono Renato Darsiè del partito dei Comunisti italiani, Renzo Scarpa e Ottavio Serena del gruppo Misto in Comune e Andrea Gersich che ritengono possibile sistemare temporaneamente buona parte delle navi da crociera a Fusina, secondo i tecnici del **Porto** li potranno essere collocate solo 2 navi (per non ostacolare i traghetti e perché le banchine sono troppo corte), mentre le altre 151 dovranno andare al Tiv. Delle tre, questa è la soluzione che garantisce il miglior equilibrio tra minori penalizzazioni delle attività commerciali e la ricollocazione di un numero maggiore di navi da crociera a Marghera. Lo scenario due differisce dal primo solo perché si prevede di limitare l'uso del Tiv solo al sabato e alla domenica: così però le navi da crociera sarebbero solo 76. Infine lo scenario tre contempla l'utilizzo del solo terminal Tiv, sia della banchina Lombardia sia della Veneto, e in questo caso le navi da crociera salirebbero a 241. Al contempo, però, i danni per i traffici commerciali sarebbero ingenti: anche ipotizzando di spostare una parte del traffico container alla banchina del terminal Vecon, 100 mila container andrebbero comunque perduti e, con essi, 50 posti di lavoro. Per ospitare le navi da crociera bisognerebbe spendere 700 mila euro a Fusina, 1 milione e 161 mila euro alla banchina Lombardia e 376 mila euro alla banchina Veneto del Tiv, senza contare gli ulteriori extra-costi determinati dalla necessità di riorganizzare i servizi passeggeri e ridifinire i canoni demaniali pagati dai concessionari dei terminal dato che ci rimetteranno soldi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



A Porto Marghera arrivano le nuove rotte per India e Oriente

NUOVI TRAFFICI MESTRE Se i container battono in testa a causa dell'impossibilità di scavare i fondali dei canali industriali e quindi di far transitare le navi più grandi, arriva una buona notizia per il settore multipurpose, ossia multiuso, del **porto** veneziano. La compagnia Aal, infatti, da questo mese di febbraio avvia un nuovo servizio mensile tra India, Medio oriente ed Europa che farà tappa anche a **Porto** Marghera. Si tratta di navi che trasportano un po' di tutto e che sono la vera specialità del **porto** lagunare, in particolare per quanto riguarda il segmento del project-cargo, come ad esempio per i grandi impianti industriali smontati e imbarcati per essere poi montati ad esempio nelle raffinerie. Aal è nata in Olanda nel 1995 come Austral Asia Line, dal 2009 è Aal e come base ha Singapore; è specializzata nel trasporto di carichi pesanti, breakbulk (merci che devono essere caricate singolarmente e non in contenitori intermodali né alla rinfusa come con olio o grano) e project cargo, offre servizi liner (con cadenza regolare), semi-liner (con flessibilità su porti di carico e scarico) e chartering (realizzati su richiesta dei committenti). La nave che arriverà anche a Marghera è una delle 14 della flotta Aal ed è da 31 mila dwt (tonnellaggio di portata lorda espressa in tonnellate metriche) e 40 mila metri cubi. Le operazioni (come rivela il giornale online Ship2Shore) saranno coordinate da Amburgo, dove Aal ha il quartier generale europeo e, come spiega Christophe Grammare, il servizio è la naturale aggiunta al portafoglio della compagnia per soluzioni tramp (nave da carico non di linea) e chartering e alle linee già programmate tra Asia e Oceania. Marghera entra, dunque, a far parte del nuovo servizio di Aal grazie alle sue competenze nel trattare le merci varie, ossia di tutto quel carico che non può essere trasportato con le navi portacontainer, come per esempio tubi e interi impianti per l'industria petrolifera o mineraria, dato che la tendenza porta a costruire impianti industriali, a moduli con elevate dimensioni, per raffinerie, pezzi per piattaforme di perforazione, intere fabbriche, in modo di accorciare i tempi di assemblaggio e semplificare il lavoro di montaggio. Inoltre tra le merci varie ci sono barche, camion, macchinari per costruzioni, ma anche alimentari come caffè e cacao dall' Africa, legname in tronchi grezzi, legname tagliato, metalli e quant' altro. Il nuovo collegamento di Aal toccherà Anversa, **Porto** Marghera, Jebel Ali, Dammam, Mumbai, Singapore, Shanghai, Tianjin e Masan. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porto: Fusina e banchina Lombardia per le grandi navi fuori dal Bacino

Dossier dell' Autorità di sistema inviato al ministero delle Infrastrutture. Deciderà il Comitato il prossimo 3 marzo

Alberto Vitucci Ecco il progetto per spostare le grandi navi a Marghera. L' Autorità di sistema portuale ha inviato al ministero delle Infrastrutture il dossier delle proposte tecniche che saranno esaminate dal prossimo Comitato, in programma il 3 marzo. La proposta si chiama "Analisi degli scenari di parziale ricollocazione temporanea delle crociere per l' anno 2020". E prende in esame l' ipotesi di attrezzare per le navi da crociera alcune banchine dell' area industriale di **Porto** Marghera. Tempi lunghi per sistemare l' area (almeno sei mesi), un costo di circa 2 milioni di euro. La soluzione, secondo Musolino, è quella di adattare per ricevere le navi passeggeri le banchine del terminal Autostrade del Mare di Fusina. Lo stesso che proprio il **Porto** aveva finanziato con 9 milioni di euro per consentire il "salvataggio" della società di gestione del terminal, di proprietà della Mantovani. Due grandi navi potranno dunque ormeggiare a Fusina, altre 151 nella banchina Lombardia, dove il restauro costerà un milione e 100 mila euro. In totale, secondo lo studio del **Porto**, potranno essere così almeno 241 (su un totale previsto di 588) le navi che saranno tolte dal Bacino di San Marco. Soluzione "temporanea", che non servirà a togliere le grandi navi e i danni che provocano dalla laguna. Per la soluzione a lungo termine invece si guarda alla possibilità di allestire nuovi terminal in mare. Una strada obbligata, secondo gli studiosi che si occupano di laguna. «Con l' aumento del livello del mare le chiusure del Mose renderanno difficile lo svolgersi dell' attività portuale», dice l' ingegnere Luigi D' Alpaos. «Il **porto** va messo fuori dalla laguna», dicono gli ambientalisti. «Il posto migliore è Santa Maria del Mare, le strutture ci sono già. E lì non è pericoloso», dice l' ex capo dei piloti del **porto** Ferruccio Falconi. Altri progetti erano stati presentati per le navi fuori dalla laguna. Il "Duferco-De Piccoli", con il nuovo terminal passeggeri a San Nicolò, davanti all' isola artificiale del Mose. Progetto che ha ottenuto il parere favorevole alla Via (Valutazione di impatto ambientale) ma non l' ok del ministero dei Beni culturali. C' è anche il progetto delle banchine removibili, presentato da Boato-Vittadini-Di Tella-Ungiesser. «L' abbiamo offerto gratuitamente al ministero», dice Stefano Boato, urbanista esperto di laguna, «ma dai verbali è sparito, non c' è più traccia». Peraltro il **Porto** si era sempre espresso in modo critico sulla possibilità di spostare la Marittima al Lido. Tanto che nelle ultime varianti delle proposte progettuali era stato previsto il mantenimento della base organizzativa in Marittima, e il trasferimento mediante battelli a basso impatto ecologico e produzione di moto ondoso. Il **Porto** adesso nelle proposte inviate alla ministra Paola De Micheli mette anche in guardia dagli effetti che lo spostamento delle attività delle crociere a Marghera potrebbe avere sull' attività del **porto** commerciale che si svolge nelle stesse aree. Particolarmente nella banchina Veneto, il cui utilizzo viene ipotizzato ma "sconsigliato". «Si dovrà anche riprogettare», scrive Musolino al ministro, «la nuova area dei servizi, della dogana e della sicurezza, il trasferimento dei passeggeri da Marghera ai terminal aeroportuale e ferroviario e alla città». L' ipotesi Fusina-Tiv in ogni caso consentirebbe di spostare dal canale della Giudecca quasi la metà delle navi che oggi vi transitano nella stagione estiva. Non si tratta però di una soluzione definitiva.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Le grandi navi», ribadiscono le associazioni per la tutela del territorio, come Italia Nostra, «debono andare fuori dalla laguna». Deciderà il Comitato. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i comitati no grandi navi e ambiente venezia

«Anche i Ministeri nel caos scelte senza alcuna istruttoria»

Il Comitato No Grandi Navi e Ambiente Venezia denunciano lo stato di caos in cui versano secondo loro Ministeri e **Porto** e chiedono di essere ascoltati dal presidente del Consiglio, Giuseppe Conte. Il Comitato dovrebbe essere i primi di marzo e le associazioni annunciano che si faranno sentire. Chiedono inoltre ai politici veneti che hanno un ruolo nel governo, come il ministro Federico D' Incà e il sottosegretario Pier Paolo Baretta, di dire chiaramente se sono per scavare o no la laguna. «Non abbiamo mai visto una confusione come quella degli ultimi mesi su tutto. Sulle grandi navi il risultato è che continuano a passare in Bacino» hanno detto ieri nella nuova sede del Comitato a Santa Maria Formosa gli attivisti Andreina Zitelli, Armando Danella e Luciano Mizzolin. «Vogliamo trasparenza e che ci sia un dibattito pubblico, come prevede il nuovo codice degli appalti per le grandi opere». In questo contesto è stata annunciata la marcia climatica del 5 aprile che si terrà a Venezia, città ormai simbolo dei cambiamenti climatici. Il Comitato e Ambiente Venezia denunciano la completa assenza di figure tecniche che siano imparziali e garantiscano per l' interesse pubblico e non privato. FanghiIndignazione per come viene trattata la questione dei fanghi e del recente protocollo. Le associazioni sostengono che, pur di scavare il Vittorio Emanuele e di non aver problemi con i fanghi inquinanti, si siano aumentati i parametri dei metalli (mg/kg) per la laguna, non attendendo nemmeno il responso dell' Istituto Superiore della Sanità che ha espresso una riserva e rinviando a un' analisi del terreno a dopo che sarà approvato il decreto. GRANDI NAVI«Nelle riunioni a Roma sulle grandi navi manca una qualunque pratica istruttoria» spiega Zitelli. «C' è anche caos istituzionale perché partecipa la politica e il legislativo, quindi manca una vera valutazione tecnica». Sulla mancanza di trasparenza Zitelli cita il progetto di fattibilità per l' adeguamento funzionale delle navi da crociera sull' area ex Vetrocoke, eseguito dalla società Intermodale Marghera e inviato poi dall' Autorità Portuale alla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. «Il **Porto** non ha competenza sulla terra, come se fosse un territorio del demanio, e non può fare proprio il progetto di un privato» ha detto Zitelli "Le navi devono stare fuori della laguna». MOSE«Nessun tecnico nel Mit nemmeno per il Mose, però dicono che da giugno potrà funzionare nonostante non sia mai stato collaudato davvero» sottolineano le associazioni. «Nessuno ha mai garantito poi che non ci saranno problemi per la risonanza delle paratoie, l' oscillazione anomala in caso di fenomeni meteo rilevanti che gli scienziati olandesi di Deft avevano giudicato disastrosa». -- V. M. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

MOSE: prove a Malamocco

Sollevate le 19 paratoie e controllate le valvole «Tutto ha funzionato»

I test lunedì notte. Il coordinatore: «Vanno risolti tutti i problemi tecnici». Nuovo appuntamento a San Nicolò

«È andata abbastanza bene. Più prove facciamo, più si capiscono i problemi tecnici e si cerca di porvi rimedio. Ieri è stato importante anche per la formazione delle nuove squadre specializzate». Davide Sernaglia, laurea in Fisica e Ingegneria, è il coordinatore tecnico delle operazioni di sollevamento delle paratoie del Mose. Lunedì sera ha diretto con successo i test, che hanno interessato quattro alla volta le 19 grandi paratoie di Malamocco. «Abbiamo controllato anche valvole e tubazioni», dice. Operazioni concluse intorno alle 2 del mattino. Sollevamento anche stavolta "manuale", attuato dalle squadre con un solo compressore. Gli impianti definitivi e la grande Control room dell' Arsenale saranno pronti solo a fine anno. La prossima prova è in programma al Lido (20 paratoie, lato San Nicolò) il 3 marzo. Poi seguiranno altri test. Fino a quello finale, il 30 giugno, quando dovrebbero essere sollevate contemporaneamente le 78 paratoie nei quattro varchi delle bocche di **porto** di Lido, Malamocco e Chioggia. Resta il problema dell'emergenza. E delle prove che dovranno essere fatte su scala reale, in condizioni di mare mosso, con vento e onde. E resta anche l'emergenza finanziaria. Le imprese che garantiscono i lavori dei test - le piccole aziende del Consorzio Venezia Nuova come Kostruttiva, Salmistrari, Rossi e altre e la società Comar srl - chiedono di essere pagate per i lavori già fatti. Ogni sollevamento costa almeno 80 mila euro, e adesso si rende necessaria la certezza dei pagamenti anche per il futuro. Un contenzioso non ancora concluso tra gli amministratori straordinari del Consorzio e il Provveditorato alle opere pubbliche. «I soldi li troveremo», ripete il provveditore Zincone. Che ieri ha anche ricevuto ufficialmente il progetto per la messa all' asciutto di Piazza San Marco, messo a punto da Thetis e da Kostruttiva. Idea illustrata la settimana scorsa alla Biblioteca marciana, che riscuote consensi. Trenta milioni il costo per isolare la Piazza dalle acque alte almeno fino a una quota di 110 centimetri. Sono previste quattro valvole, con la chiusura degli ingressi dell' acqua dal Molo, da Bacino Orseolo, da calle della Canonica e dall' angolo del palazzo Ducale verso il ponte della Paglia. Poi pompe idrauliche per togliere l' acqua piovana, il restauro e la classificazione di 100 mila masegni della pavimentazione. Un progetto "dimenticato" per anni, che adesso muove i primi passi. Se avrà il via libera potrà essere concluso in due anni. --Alberto Vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Rumori di navi e barche nei fondali, al Lido ecco l'idrofono del Cnr

Venerdì verrà posizionato un idrofono del Cnr nella piattaforma che monitora l'acqua alta e che si trova al largo del Lido. È uno strumento tecnologico all'avanguardia, capace di registrare i suoni che si propagano nei fondali. Dalle barche alle navi da crociera, i rumori verranno registrati per un anno, in modo da capire l'impatto dell'inquinamento acustico nelle nostre acque. Una volta ultimato il progetto, non è escluso che lo strumento possa essere utilizzato anche per registrare il suono nei canali, per esempio nel Canal Grande. Gli scienziati monitoreranno lo strumento con regolarità, in modo da assicurarsi che funzioni e per iniziare a scaricare i dati. Questo studio era stato fatto solo una volta nello Stretto di Messina e nel mondo è in corso nel Mar Baltico e lungo le coste dell'Atlantico, ma mai per un'area ampia come l'Adriatico. Il progetto, in programma dal 2019 a fine 2021, è infatti il risultato della collaborazione tra Italia e Croazia ed è stato finanziato dall'Europa per quasi due milioni di euro, inclusi gli oltre 600 mila arrivati al Cnr. In totale verranno posizionati nove idrofoni: quattro lungo le coste italiane (Venezia, Trieste, Rimini e Ancona), uno al centro dell'Adriatico e i rimanenti quattro nelle coste croate. Per un anno la squadra si è preparata predisponendo il software e acquistando lo strumento e ora si parte con la misurazione effettiva. I risultati sveleranno che cosa si sente sott'acqua, in quel mondo che noi consideriamo silenzioso e impenetrabile. Invece sappiamo già che il suono si propaga nei fondali per moltissimi chilometri e che può impattare sulla flora Marina e sulle specie che lo abitano come i pesci, i delfini, le balene e le tartarughe. Gli animali utilizzano infatti i suoni per capire se sta arrivando un predatore o per migrare, ma anche per riprodursi o per cacciare. Per chi abita nel mondo marino l'inquinamento acustico può essere destabilizzante e mandare in tilt quelle specie che grazie ai suoni si orientano e si difendono. Sembrerà strano, ma un impatto molto forte può provocare sordità negli animali e una morte più probabile rispetto a chi sente. L'idrofono svelerà quindi i paesaggi sonori della laguna. Una prova era stata fatta la scorsa estate dal Cnr nel canale tra Venezia e la Certosa, per vedere come funzionava. Il risultato era stata una netta differenza tra l'inquinamento acustico invernale e quello estivo, il secondo caratterizzato dal passaggio di barche di ogni tipo con effetti impattanti per il mondo marino. -- Vera Mantengoli© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il dibattito politico

Brunetta, testo di Legge Speciale È di Pellicani la prima proposta

«Trecento milioni all' anno per far ripartire Venezia». Lo aveva annunciato l' altro giorno in commissione Ambiente. Ieri il parlamentare veneziano di Forza Italia, l' economista Renato Brunetta, ha annunciato la presentazione di un nuovo testo di Legge Speciale. «Trentasei anni dopo l' ultima Legge Speciale del 1984», dice, «bisogna fare alcune riflessioni. Dovute dopo l' acqua alta del 12 novembre e i danni che ha subito la città». «Il Comune chiede 150 milioni l' anno per la manutenzione della città, la Regione altrettanti per il territorio». Da lì dobbiamo ripartire. Con lui anche l' assessore al Bilancio dell' amministrazione Brugnaro, il coordinatore regionale del partito Michele Zuin. «150 milioni non è una cifra buttata lì», spiega, «ma la media dei finanziamenti che arrivavano alla città ogni anno fino al 2003». Poi i soldi sono stati dati tutti al **Mose**, abbandonando la manutenzione. «La nostra giunta ha riportato i finanziamenti», dice Zuin. «Leggerò con attenzione il testo di Brunetta», commenta il parlamentare veneziano del Pd, Nicola Pellicani, firmatario della prima proposta il cui iter è stato avviato nei giorni scorsi. «Dovremo costruire un fronte largo per aiutare la città. Siamo partiti sicuramente con il piede giusto, garantendo continuità di risorse alla città». Non solo **Mose**, insomma. Ma una serie di interventi per mettere in sicurezza i centri abitati riattivando i progetti fermi delle difese a mare delle insulae, l' escavo dei rii e il restauro di rive e fondamenta. Un percorso che adesso continua, con l' audizione in commissione Ambiente di tutti i soggetti interessati. Si è partiti con il provveditore Zincone e la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. L' audizione del sindaco Luigi Brugnaro, prevista per ieri, è stata rinviata al 4 marzo --A.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il Porto ora parte con un primo scavo dei suoi canali a Venezia e Chioggia

Stanziate 5,5 milioni per la prima parte degli interventi Via i sedimenti dal Malamocco-Marghera e dagli interni

Marghera. Via libera dall' Autorità Portuale al progetto esecutivo sull' accordo quadro per lo scavo dei canali portuali di grande navigazione di **Venezia** e Chioggia. La proposta di accordo quadro è stata redatta tenendo conto di un programma di interventi di escavo, nei limiti imposti dal Piano regolatore portuale vigente, nel **Porto** di **Venezia** per il ripristino e la successiva manutenzione dei fondali del canale Malamocco-Marghera, o dei Petroli, dei canali portuali interni e dei bacini di evoluzione e nel **Porto** di Chioggia con priorità alle zone di maggior rilevanza dal punto di vista commerciale/produttivo. Un provvedimento sbloccatosi anche in conseguenza della sospirata approvazione del nuovo Protocollo fanghi da parte del Ministero dell' Ambiente, dopo una lunga fase di stallo. La spesa prevista per gli interventi di scavo dei canali e di 5,5 milioni di euro. Solo una parte dell' impegno complessivo di spesa programmato dall' Autorità Portuale per i canali di grande navigazione di **Venezia** e Chioggia. Per quanto riguarda **Venezia**, infatti, l' importo totale previsto per i lavori è pari a 9 milioni di euro. L' intervento riguarda l' escavo per il ripristino dei fondali del canale Malamocco-Marghera, dei canali portuali interni e dei bacini di evoluzione a quota appunto prevista dal Piano regolatore portuale. L' importo è comprensivo degli oneri per le indagini finalizzate alla caratterizzazione chimica dei sedimenti, per stabilirne il grado di inquinamento, e per l' eventuale preventiva "bonifica bellica" (ricognizione dei fondali atta al rilevamento di masse magnetiche e possibili ordigni bellici). Si parte ora con un primo stralcio di lavori per circa 4 milioni di euro. Sarebbero circa 300 mila i metri cubi di fanghi da scavare per ripristinare i fondali secondo il Piano regolatore portuale attuale. L' altro milione e mezzo di euro stanziato, sarà riservato appunto allo scavo dei canali portuali di Chioggia su un costo complessivo dell' intervento che sarebbe di 3 milioni di euro. Anche qui l' intervento riguarda l' escavo per il ripristino dei fondali alla quota prevista dal Piano regolatore portuale. Da un punto di vista commerciale-produttivo, le principali banchine operative sono localizzate nell' area di Val da Rio, zona più lontana dalla bocca di **porto** rispetto all' area di Saloni. Le criticità per i canali navigabili del **porto** di Chioggia si configurano nel non adeguato pescaggio in corrispondenza delle banchine e nel canale di adduzione al **porto**. Conseguentemente le priorità di escavo emerse riguardano principalmente la zona delle banchine Val da Rio e il canale di accesso al **Porto**. È però necessario provvedere preliminarmente ad una campagna di indagine per la caratterizzazione dei fanghi propedeutica alla redazione del progetto di escavo e al conseguimento dell' autorizzazione da parte del Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto. Con lo sblocco del Protocollo fanghi tutto questo diventa possibile. Il Protocollo del 1993, in vigore fino ad oggi, individuava le possibili destinazioni in laguna (per interventi di recupero e ricostruzione morfologica) e fuori laguna, dei materiali di dragaggio classificati in quattro classi (A, B, C ed oltre C) e, ancora oggi, costituisce l' unico riferimento per la gestione in condizioni di sicurezza ambientale dei sedimenti.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il nuovo Protocollo tiene conto delle nuove normative ambientali italiane ed europee approvate nel frattempo e dell' aumentata disponibilità di dati e metodi scientifici per la valutazione della qualità dei sedimenti. Le attività considerate e regolamentate dal nuovo documento riguardano l' estrazione del sedimento, il suo stoccaggio ed eventuale la reimmersione in prossimità del medesimo o in altro sito lagunare dove viene conferito. Prevista una prima fase sperimentale di 24 mesi per l' applicazione del nuovo protocollo. --Enrico Tantucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' altro fronte

Il caso di via della Pila imprenditori in attesa del patto Porto-Comune

Non c' è solo l' area tra via Pacinotti e via Ferraris in stand-by. Anche i promotori delle iniziative in via della Pila, area di confine tra **Porto** e Comune, dovranno portare pazienza. E' un' area dove ci sono almeno un paio di progetti pronti a decollare, e che riguardano un albergo (presentato dalla società Porta Venezia) e un edificio che, almeno in questa prima fase, dovrebbe essere un ostello o uno studentato, in un' area di proprietà dell' imprenditore del Veneto orientale Domenico Finotti. Aree contese, dal punto di vista della pianificazione urbanistica, tra Autorità portuale e Comune di Venezia. E che non sono state comprese, come ad esempio è successo per alcuni terreni lungo via Fratelli Bandiera, tra le aree "liberate" dal **Porto** e sulle quali quindi sarà il Comune a decidere la programmazione urbanistica. L' Autorità portuale non considerata strategica la zona di via della Pila, ai fini dello sviluppo portuale. E non avrebbe particolari ostilità nei confronti dello sviluppo ricettivo di cui sono promotori le due società. Ma è molto probabile che, per liberare l' area di via della Pila, bisognerà aspettare l' accordo che dovrà essere firmato tra Autorità portuale e Comune. E con ogni probabilità l' accordo arriverà solo in estate, dopo le elezioni amministrative. Anche perché, al di là di via della Pila, il nodo dell' accordo sarà sul terreno dei Pili, di proprietà di una società riconducibile a Brugnaro, dove il sindaco è intenzionato a realizzare il nuovo palazzetto dello sport che dovrà ospitare la Reyer. --F.Fur.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia. oggi il progetto in consiglio

VGate, le categorie in coro «Danni a turismo e ambiente»

CHIOGGIA. Il VGate torna in Consiglio. Oggi, dalle 16. 30, il parlamentino chioggiotto torna a riunirsi, in seduta aperta, per parlare del progetto per il **porto** d'altura da realizzarsi a 2. 8 chilometri dalla costa, tra Sottomarina e Isola Verde. In vista del Consiglio alcune categorie turistiche (Gebis, Chioggia Yacht group, Cisa camping, Ascom) hanno rinnovato il documento che avevano sottoscritto l' anno scorso, quando si iniziò a parlare del progetto, chiedendo ai consiglieri di ChioggiaViva, Marcellina Segantin e Leonardo Ranieri, di riproporlo nella seduta di oggi. Le categorie turistiche sono nettamente contrarie al progetto e chiedono all' amministrazione comunale di tenerne conto. «Il progetto», si legge nel documento, «andrà a creare un impatto negativo ambientale in termini di inquinamento, impatto visivo, acustico e atmosferico. Il nostro territorio è fragile dal punto di vista idrogeologico e ambientale con la presenza di un centro storico millenario che verrebbe indubbiamente modificato da questo impianto. Impianto che va a sconvolgere non solo la spiaggia e le attività turistiche, ma anche le attività di pesca e di molluschicoltura». Gli operatori turistici sollevano dubbi anche sulla contropartita in termini infrastrutturali. «Il terminal prevede movimentazioni di container via gomma e via ferro», spiegano, «senza però certezza temporale sull' adeguamento e quasi facendo intuire che senza **porto** la città non avrà strade e ferrovie che attende da tempo immemore. È indubbio che chi propone il progetto evidenzia riflessi positivi, come l' aumento dell' occupazione e l' indotto economico, ma sono aspetti che non vanno a compensare il danno che verrebbe a crearsi». Per i proponenti, e per i portuali di Chioggia, il progetto rappresenta invece una soluzione a tutti i problemi (gigantismo delle navi, pescaggi, limiti del Mose) che la portualità dovrà affrontare nei prossimi anni. «Abbiamo elaborato quest' idea», spiegava un anno fa il presidente di VGate, Alessandro Santi, «partendo da dati oggettivi che ci dicono che da qui a 10-15 anni Venezia, e tanto più Chioggia, saranno tagliate fuori dalle rotte mercantili per i limiti fisici del Mose e per il gigantismo delle navi. La nostra soluzione è un terminal in mare, non offshore perché è collegato alla terra con il ponte, sufficientemente lontano per avere pescaggi di 16-18 metri, ma non troppo distante per consentire trasporti più convenienti». -E. B. A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Il porto container farà soltanto dei gravi danni»

La minoranza di Chioggia Viva contro il Vgate

CHIOGGIA Il gruppo consiliare Chioggia viva teme che il terminal marittimo Vgate possa nuocere irreparabilmente alla città. Allineatosi con le principali associazioni di categoria (Ascom, Gebis, Segear, Cisacamping, Chioggia Yacht Group), chiede all'Amministrazione comunale di esprimere un parere negativo e di attivarsi per produrre velocemente piani di sviluppo legati al turismo, alla crocieristica, alla realizzazione del nuovo mercato ittico, alla valorizzazione del centro storico e a tutte le azioni progettuali legate, all'ambiente prima di compiere un passo che potrebbe rivelarsi fatale. «Il tessuto economico legato alla balneazione riporta un comunicato del gruppo - verrebbe sicuramente penalizzato da molteplici fattori. Il terminal creerebbe inquinamento, impatto visivo, acustico ed atmosferico. Il territorio, fragile dal punto di vista idrogeologico ed ambientale, finirebbe per risentirne. È innegabile che il Vgate, oltre a danneggiare la spiaggia e le attività turistiche, finirebbe per nuocere anche alla pesca ed all'allevamento dei molluschi. Chioggia viva critica il progetto anche perché, a suo dire, non considererebbe adeguatamente l'aspetto dei collegamenti infrastrutturali che si renderebbero necessari per consentirne la realizzazione. Definito come calato dall'alto, il progetto del terminal non offrirebbe alcuna certezza nemmeno riguardo le modalità di movimentazione dei container, su gomma e ferro. Inoltre, i proponenti lascerebbero intendere, che senza la costruzione del Vgate, mai verrebbero realizzate le strade e la ferrovia che la città attende da tempo. E' indubbio che assai poco realisticamente conclude il documento la spa interessata all'opera faccia di tutto per lasciare credere che la faraonica opera marittima potrebbe generare un gran numero di posti di lavoro. Al contrario, noi riteniamo che l'indotto economico non potrà in alcun modo compensare il danno. Si tratta di un progetto imposto a Chioggia all'improvviso, più o meno come lo è stato quello del deposito di gpl di Val da Rio. In ultima analisi, il gruppo d'opposizione ritiene che il Comune dovrebbe segnalare tutto questo al ministero dell'Ambiente. In alternativa, sarebbe tenuto a proporre un'importante pianificazione di carattere ambientale ed infrastrutturale a sostegno del turismo, le cui potenzialità in termini occupazionali sarebbero sicuramente di gran lunga superiori. Roberto Perini.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Progetto salva -porto via libera del Ministero

Il progetto per il miglioramento delle opere strutturali a difesa del **porto** di Capo San Donato potrà proseguire il suo iter autorizzativo senza essere sottoposto alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS). E' arrivato ieri mattina, il via libera da parte del Ministero. Pertanto potrà essere convocata la Conferenza dei servizi e si potrà pertanto procedere alla gara per l' affidamento dei lavori entro il 30 settembre. «L' intervento che prevede, come primo lotto, il rafforzamento del molo di sottoflutto è già finanziato per 2 milioni di euro dalla Regione Liguria con i fondi messi a disposizione dal Dipartimento Nazionale della Protezione civile e per 500 mila euro dal comune di Finale Ligure» dichiara il vice sindaco Andrea Guzzi. S. AN.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il secondo armatore al mondo incontra il sindaco e i presidenti di Regione e Autorità portuale Sul tavolo il dossier di Calata Bettolo e quello, più scottante, della fusione tra i gruppi Psa e Sech

Risiko dei terminal container, missione genovese per Aponte

Simone Gallotti / GENOVA L' aereo toccherà terra alle 10. Poco dopo, Gianluigi Aponte, numero uno di Msc salirà le scale che lo porteranno al sesto piano del Palazzo della Regione. La calata a Genova del secondo armatore al mondo questa volta arriva in un clima diverso. Il porto è in conflitto come non lo era da tempo: la fusione tra i terminal Psa e Sech ha acceso gli animi di operatori, sindacati e politica. Msc è contraria all' operazione e la lettera che lo stesso Aponte aveva scritto pochi giorni dopo l' annuncio dell' unione, era di fuoco. Per completare la fusione però serve ancora il via libera dell' Authority, reso più complicato dal fallimento dei tentativi di cancellare con diversi emendamenti, un pezzo di legge dei porti. E' inevitabile che oggi, davanti al presidente del porto Paolo Signorini, al governatore Giovanni Toti e al sindaco di Genova Marco Bucci, l' argomento sarà messo sul tavolo, anche se non esplicitamente. E le tesi di uno dei principali investitori privati della regione hanno un peso non indifferente, soprattutto a ridosso della campagna elettorale delle regionali. L' ordine del giorno ufficiale prevede che l' incontro venga dedicato a Bettolo, il terminal container di Sampierdarena che dovrebbe diventare un nuovo hub di Msc. I tempi sono lunghi anche per lo stop alle gru imposto dal cono aereo. Ecco perché nella sede della Regione saranno presenti anche Enac ed Enav. Difficile pensare che oggi arrivi il via libera definitivo, ma «la strada è tracciata» confida una fonte ottimista sull' esito. Anche superato quell' ostacolo però le gru andranno ordinate e a quel punto passeranno altri sei mesi prima della consegna: con un miracolo il terminal aprirà entro l' estate. Altrimenti se ne riparla in autunno. Tra i fattori di ritardo c' è anche l' emergenza coronavirus in Cina che non è solo la fabbrica del mondo, ma anche quella dell' equipment portuale. Così il terminal genovese, la cui partenza è stata annunciata più volte ma è ancora ferma al palo, domani potrebbe muovere un altro passo in avanti, anche se nessuno si aspetta sarà quello definitivo. Ma è in questo contesto che si potrebbe muovere il dibattito sul futuro del porto di Genova e del traffico container. L' operazione Psa-Sech che Signorini ha intenzione di portare all' approvazione del comitato di gestione entro la fine di questo mese, non ha trovato sponde romane: anche il blitz di Giulio Schenone (numero uno di Sech), Gilberto Danesi (capo del terminal genovese di Psa) e David Yang (responsabile Europa del colosso di Singapore) al cospetto della ministra Paola De Micheli, non è stato risolutivo. A Roma, come ha raccontato al Secolo XIX il sottosegretario Roberto Traversi, sono convinti serva una riforma complessiva del settore portuale e i tentativi di abrogare un pezzo di legge con gli emendamenti sono stati stigmatizzati. Intanto dopo il duro attacco degli operatori (Augusto Cosulich su tutti), la "diffida" di Aponte a proseguire con l' operazione e le perplessità dei sindacati, in Authority è arrivata anche la lettera del gruppo Spinelli: il terminalista è pronto «ad adire le vie legali» in caso di via libera alla fusione Psa-Sech definita «illegittima». Aponte ripartirà alle 14.30, ma è difficile pensare che per quell' ora il clima nel porto di Genova sarà già migliorato. -



Psa-Sech e Bettolo, Aponte cala a Genova

Ginevra Lo aspettano. Qualcuno a braccia a perte, altri con un po' più di timore. Domani Gianluigi Aponte, numero uno di Msc, secondo armatore al mond, calerà a Genova. Lo confermano fonti politiche locali. Sul piatto c'è la grana Bettolo. Più che la banchina, il problema è il cielo: bisogna trovare un accorco con Enac per dare il via libera all'installazione delle gru e cominciare l'oepratività. Ci sono anche le elezioni regionali di maggio-giugno e il governatore Giovanni Toti vuole portare agli elettori un successo sia di occupazione che di investimenti. Così domani nella centralissima sede della Regione, il presidente ha apparecchiato il tavolo delle trattative: Enac, Msc, Comune e Autorità di sistema portuale. E' inevitabile che la presenza del presidente del porto Paolo Signorini, porterà l'argomento di conversazione anche sulla fusione Psa-Sech che Msc non vedrebbe di buon occhio, dopo la lettera di fuoco firmata dallo stesso Aponte contro l'operazione. Per Paolo Signorini sarà un giornata campale, poi ha ancora una decina di giorni per portare, come annunciato e promesso, il provvedimento di fusione in comitato portuale, nonostante da Roma non arrivino sponde . Anche i tentativi degli stessi operatori di coinvolgere la ministra sono andati a vuoto.



Psa-Sech e Bettolo, Aponte cala a Genova

FEBBRAIO 2020 - Dellezio



Articoli correlati

- Brittany Ferret** sbarca nell'intermediale e mette in grua sul Mediterraneo
- Milano - La compagnia** Brittany Ferret lancerà nella primavera ...
- Il marittimo non lo sopravvive, ma nella nave cinese trasportavano un missile nucleare**
- Roma - L'agenzia italiana per la Sicurezza e la Difesa ha trovati ...**

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Ponte, festa in cantiere per l'ultima delle 18 pile «Concorso per il nome»

Per l'impalcato sopra il torrente strade chiuse per 4 giorni

Emanuele Rossi Otto mesi, giorno più giorno meno, sono trascorsi dalla prima gettata di cemento (per la pila 9) al completamento delle 18 pile di calcestruzzo alte 40 metri su cui poggerà il chilometro di acciaio elettrosaldato del nuovo ponte sul Polcevera. Per celebrare l'ennesima "pietra miliare" della costruzione ieri si è mosso anche l'amministratore delegato di Salini Impregilo Pietro Salini, insieme ai commissari Toti e Bucci. Doveva esserci anche Renzo Piano, bloccato dal rinvio dei voli dovuto alla tempesta Ciara. Ma mentre si celebra l'avanzamento dei lavori, il cantiere non si ferma e si prepara alla prossima grande sfida, l'innalzamento dell'impalcato tra le pile 9 e 10, quello che sovrasterà il torrente. Le operazioni per trasportare l'enorme pezzo di ponte, che pesa oltre 1.800 tonnellate, dall'altra parte del fiume e poi alzarlo con gli strand jack dovrebbero iniziare a fine mese e durare almeno quattro giorni, durante i quali probabilmente sarà necessaria la chiusura di via 30 giugno in quel tratto.

CERCASI PROPOSTE Ieri il commissario alla ricostruzione Marco Bucci ha detto che il nome del ponte sarà scelto con un «concorso di idee» e che con le normali procedure previste dal codice degli appalti ci sarebbero voluti due anni e mezzo per assegnare i lavori. Un assist per Salini che ha ribadito come l'Italia avrebbe bisogno di una spinta per l'edilizia e di come il suo "Progetto Italia" permetta a imprese in difficoltà come la Cossi costruzioni di prendere parte ai grandi progetti. Intanto, partono le procedure operative per indennizzare gli autotrasportatori che nel 2019, a causa del crollo del viadotto hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. Rimborsi per cui sono stati stanziati 80 milioni di euro (altri 80 milioni a REVOCA DELLA COMPETENZA La denuncia parte a Gianni Pastorino (Linea Condivisa), al termine di un incontro tra capigruppo, Fillea-Cgil e le rappresentanze sindacali di Spea, l'azienda che fino al 31 dicembre 2019 ha esercitato le attività di sorveglianza sulle manutenzioni autostradali di Aspi: la revoca della competenza da parte del concessionario mette a rischio 750 posti di lavoro in Italia, di cui 50 solo in Liguria. «Il gruppo Atlantia-Aspi scarica tutte le responsabilità su Spea - accusa - si cercano capri espiatori non fra i gruppi dirigenti di Spea, che hanno concordato i protocolli di manutenzione, ma fra i dipendenti che hanno cercato di attuarli nella maniera più congrua». Per Pastorino «dev'essere assicurata la clausola sociale, così da permettere ai dipendenti Spea di essere riassorbiti dalle aziende che subentrano nelle attività di manutenzione e, in prospettiva, di progettazione e direzione lavori». - che per il 2020). Da oggi l'Autorità Portuale (soggetto attuatore) raccoglierà, attraverso la piattaforma UIRNET, le richieste di risarcimento che potranno essere presentate fino al 24 maggio. Queste attività consentiranno all'Autorità portuale, cui spetta stabilire i criteri, di avviare le istruttorie per le pratiche relative all'anno appena passato e alla Struttura commissariale per l'emergenza di avviare i pagamenti. Per il 2018 erano state 900.000 le missioni di viaggio risultate ammissibili e rimborsate con i 20 milioni stanziati pari al 100% degli indennizzati. «Ora attendiamo di vedere se nella conversione definitiva del "Mille proroghe", prevista per fine febbraio, verranno accolti gli emendamenti che Regione Liguria ha presentato per risarcire determinate categorie economiche escluse dalla Legge Genova», ha spiegato Toti.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Terzo Valico e Nodo di Genova progetto unico per accelerare

Il debutto del commissario straordinario Mauceri nominato dal governo da poche settimane e già al lavoro sulle infrastrutture " Siamo di fronte a un' opera strategica non solo per la Liguria, ma per l' intero Paese". Il presidente Toti: " Servono tempi certi"

di Massimo Minella È una sorta di modello- Genova quello che si va affermando per le grandi infrastrutture. È così per il ponte Morandi, la cui responsabilità è affidata alla gestione di un commissario straordinario, il sindaco Marco Bucci, e adesso è così anche per il Terzo Valico che marcerà in parallelo con il Nodo di Genova, quel passante che con i suoi binari attraversa la città, togliendo i container dalla strada. La novità che arriva dall' incontro in Regione è infatti la presentazione ufficiale del nuovo commissario straordinario per il Terzo Valico Calogero Mauceri a cui il governo nelle scorse settimane ha affidato il compito di concludere il più rapidamente possibile l' iter che conduce all' avvio operativo dell' infrastruttura ferroviaria. Non è il debutto in sé l' elemento- chiave della riflessione (Mauceri è già al lavoro), quanto il ruolo che il commissario andrà a ricoprire nella vicenda. Nel 2023, infatti, il Terzo Valico sarà operativo, ma prima di allora sono ancora molte le tappe da percorrere, sia dal punto di vista burocratico-amministrativo, sia da quello operativo. Il Cipe, infatti, ha deliberato il finanziamento di tutti lotti, compreso il sesto e ultimo, ma la disponibilità finanziaria che consente di completare i lavori deve ancora essere liberata. Nessuno ipotizza che si possa cancellare il finanziamento, ma l' iter va seguito con grande attenzione. Proprio la suddivisione in lotti costruttivi dell' opera ha permesso alla stessa di partire, dopo più di vent' anni di false partenze. La nomina del commissario Mauceri consentirà di far marciare finalmente insieme il Terzo Valico con il Nodo di Genova. Le due opere sono infatti strettamente connesse fra loro. Senza il Nodo, non si può nemmeno considerare compiuto il Terzo Valico, primo anello di una catena logistica che da Genova sale fino in Nord Europa. Se è dalla " cura del ferro" che possa il rilancio infrastrutturale della Liguria, allora tutto va inserito in un quadro organico che parte dal Valico e dal Nodo e coinvolge gli interventi già previsti nel porto di Sampierdarena. È infatti fondamentale per i porti genovesi (Sampierdarena e Pra') poter contare su una rete ferroviaria efficiente e che sia in grado di farsi carico dei traffici. Non solo. Insieme al Valico si potrà cominciare anche a riflettere sul quadruplicamento della tratta ferroviaria che dal Basso Piemonte, punto di uscita dell' infrastruttura, conduce a Milano. Di questo e di altro ha già iniziato a occuparsi il commissario che ieri in Regione ha incontrato per la prima volta il presidente Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci, il presidente dell' **Autorità Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini, l' assessore regionale allo Sviluppo Economico Andrea Baveduti, Maurizio Gentile di Rfi, Marco Rettighieri, presidente di Cociv, Nicola Meistro di Salini Impregilo. «Due sono stati i temi sul tavolo - spiega il presidente Toti al termine dell' incontro - far ripartire il passante di Genova nel più breve tempo possibile e dare un tempo certo al Terzo Valico. Siamo stati rasserenati dalle parole del Commissario sul fatto che il Nodo di Genova si possa sbloccare in tempi certi. E per questo abbiamo chiesto che vengano rese note le date quanto prima». Nel corso dell' incontro si è parlato anche di operatività della rete e degli investimenti ferroviari. Mauceri dal canto suo ha manifestato apprezzamento per l' incarico ricevuto « da cui deve discendere



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

la realizzazione di un' opera strategica non solo per Genova e la Liguria, ma per l' intero Paese». «Sono molto soddisfatto per il clima di fiducia - aggiunge Mauceri - e per la collaborazione con le Istituzioni locali e tutti i soggetti impegnati sul campo ». Nel corso dell' incontro si è parlato anche di operatività della rete e degli investimenti ferroviari necessari per il rilancio del territorio e della portualità.

Ponte Morandi, rimborsi autotrasportatori, da domani al via domande per risarcimenti 2019

Partono le procedure operative

Partono le procedure operative per indennizzare gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. Possono attivarsi, dunque, i rimborsi anche per il 2019 per cui sono stati stanziati 80 milioni di euro (altri 80 milioni anche per il 2020). Da domani, 19 febbraio, l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale (soggetto attuatore) raccoglierà, attraverso la piattaforma Uirnet, le richieste di risarcimento che potranno essere presentate fino al 24 maggio. Queste attività consentiranno all' **Autorità portuale**, cui spetta stabilire i criteri, di avviare le istruttorie per le pratiche relative all' anno appena passato e alla struttura commissariale per l' emergenza di avviare i pagamenti. Inoltre, verranno rimborsati, oltre alle missioni di viaggio aggiuntive, anche i tempi di sosta effettuati all' interno delle aree del porto. Per il 2018 erano state 900.000 le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell' **Autorità di sistema portuale**, 643 le imprese rimborsate con i 20 milioni stanziati pari al 100% degli indennizzati. «Con l' attivazione di questi indennizzi - spiega il commissario delegato per l' emergenza di ponte Morandi Giovanni Toti - si chiude il cerchio dei rimborsi per tutti i settori danneggiati che ha funzionato con rapidità ed efficacia. Ora attendiamo di vedere se nella conversione definitiva del "Milleproroghe", prevista per fine febbraio, verranno accolti gli emendamenti che Regione Liguria ha presentato per risarcire determinate categorie economiche escluse dalla Legge Genova, così da ampliare ancora di più la platea dei rimborsi per chi ha sofferto maggiormente dal punto di vista economico dopo il crollo del viadotto sul Polcevera».



Ponte Morandi, al via le domande per i rimborsi 2019 per gli autotrasportatori

Oltre alle missioni per tratti aggiuntivi indennizzate anche le soste in porto

Genova . Partono le procedure operative per indennizzare gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. Possono attivarsi, dunque, i rimborsi anche per il 2019 per cui sono stati stanziati 80 milioni di euro (altri 80 milioni anche per il 2020). Da domani, 19 febbraio, l' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Genova (soggetto attuatore) raccoglierà, attraverso la piattaforma Uirnet, le richieste di risarcimento che potranno essere presentate fino al 24 maggio. Queste attività consentiranno all' **Autorità portuale**, cui spetta stabilire i criteri, di avviare le istruttorie per le pratiche relative all' anno appena passato e alla Struttura commissariale per l' emergenza di avviare i pagamenti. Inoltre, verranno rimborsati, oltre alle missioni di viaggio aggiuntive, anche i tempi di sosta effettuati all' interno delle aree del porto. Per il 2018 erano state 900.000 le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell' **Autorità** di **Sistema Portuale**, 643 le imprese rimborsate con i 20 milioni stanziati pari al 100% degli indennizzati. 'Con l' attivazione di questi indennizzi - spiega il commissario delegato per l' emergenza di ponte Morandi Giovanni Toti - si chiude il cerchio dei rimborsi per tutti i settori danneggiati che ha funzionato con rapidità ed efficacia. Ora attendiamo di vedere se nella conversione definitiva del Milleproroghe, prevista per fine febbraio, verranno accolti gli emendamenti che Regione Liguria ha presentato per risarcire determinate categorie economiche escluse dalla Legge Genova, così da ampliare ancora di più la platea dei rimborsi per chi ha sofferto maggiormente dal punto di vista economico dopo il crollo del viadotto sul Polcevera'.



Ponte Morandi, al via le domande di risarcimento del 2019 per gli autotrasportatori

GENOVA - Partono le procedure operative per indennizzare gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. Possono attivarsi, dunque, i rimborsi anche per il 2019 per cui sono stati stanziati 80 milioni di euro (altri 80 milioni anche per il 2020). Da domani, 19 febbraio, l' **Autorità di Sistema Portuale** di Genova (soggetto attuatore) raccoglierà, attraverso la piattaforma Uirnet, le richieste di risarcimento che potranno essere presentate fino al 24 maggio. Lo comunica la Regione Liguria, sottolineando che queste attività consentiranno all' **Autorità portuale**, cui spetta stabilire i criteri, di avviare le istruttorie per le pratiche relative all' anno appena passato e alla Struttura commissariale per l' emergenza di avviare di avviare i pagamenti. Inoltre, verranno rimborsati, oltre alle missioni di viaggio aggiuntive, anche i tempi di sosta effettuati all' interno delle aree del porto. Per il 2018 erano state 900mila le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale**, 643 le imprese rimborsate con i 20 milioni stanziati pari al 100% degli indennizzati. "Con l' attivazione di questi indennizzi - spiega il Commissario delegato per l' emergenza di ponte Morandi Giovanni Toti - si chiude il cerchio dei rimborsi per tutti i settori danneggiati che ha funzionato con rapidità ed efficacia. Ora attendiamo di vedere se nella conversione definitiva del 'Milleproroghe', prevista per fine febbraio, verranno accolti gli emendamenti che Regione Liguria ha presentato per risarcire determinate categorie economiche escluse dalla Legge Genova, così da ampliare ancora di più la platea dei rimborsi per chi ha sofferto maggiormente dal punto di vista economico dopo il crollo del viadotto sul Polcevera".

Approfondimenti La proposta di Toti: "Dedichiamo il Festival di Sanremo alle vittime di ponte Morandi" Giustizia e ricordo, un anno e mezzo fa la tragedia di Ponte Morandi: i familiari delle vittime in piazza Ricordo vittime Morandi, clacson e applausi che scaldano i cuori Ponte Morandi 18 mesi dopo, un minuto di silenzio e 43 rose davanti Autostrade Video Ponte Morandi, familiari delle vittime in piazza: ""Viaggiare con prudenza, destinazione paradiso" A Liguria Ancheu il Poae Nostro dedicato alle 43 vittime di ponte Morandi Ponte, superati i 500 metri. Gli ingegneri: "Sospiro di sollievo ma restiamo concentrati" Commenti.

Genova (PrimoCanale) Notizie Sport Video StreetTV 90 96 Cronisti

HOME GENOVA GENOVA LA SPIGA IMPERIA GENOVA LAMPOROSA ARIGNANO PORTO MEDIAN NELLE

Istituto Salus

PORTI & LOGISTICA

Per l'annualità stanziati 80 milioni di euro

Ponte Morandi, al via le domande di risarcimento del 2019 per gli autotrasportatori

martedì 18 febbraio 2020

GENOVA - Partono le procedure operative per indennizzare gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi.

Possono attivarsi, dunque, i rimborsi anche per il 2019 per cui sono stati stanziati 80 milioni di euro (altri 80 milioni anche per il 2020). Da domani, 19 febbraio, l'Autorità di Sistema Portuale di Genova (soggetto attuatore) raccoglierà, attraverso la piattaforma Uirnet, le richieste di risarcimento che potranno essere presentate fino al 24 maggio. Lo comunica la Regione Liguria, sottolineando che queste attività consentiranno all'Autorità portuale, cui spetta stabilire i criteri, di avviare le istruttorie per le pratiche relative all'anno appena passato e alla Struttura commissariale per l'emergenza di avviare i pagamenti. Inoltre, verranno rimborsati, oltre alle missioni di viaggio aggiuntive, anche i tempi di sosta effettuati all'interno delle aree del porto.

Per il 2018 erano state 900mila le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, 643 le imprese rimborsate con i 20 milioni stanziati pari al 100% degli indennizzati. "Con l'attivazione di questi indennizzi - spiega il Commissario delegato per l'emergenza di ponte Morandi Giovanni Toti - si chiude il cerchio dei rimborsi per tutti i settori danneggiati che ha funzionato con rapidità ed efficacia. Ora attendiamo di vedere se nella conversione definitiva del 'Milleproroghe', prevista per fine febbraio, verranno accolti gli emendamenti che Regione Liguria ha presentato per risarcire determinate categorie economiche escluse dalla Legge Genova, così da ampliare ancora di più la platea dei rimborsi per chi ha sofferto maggiormente dal punto di vista economico dopo il crollo del viadotto sul Polcevera".

f t p e

Approfondimenti

«La proposta di Toti: "Dedichiamo il Festival di Sanremo alle vittime di ponte Morandi" Giustizia e ricordo, un anno e mezzo fa la tragedia di Ponte Morandi: i familiari delle vittime in piazza

«Ricordo vittime Morandi, clacson e applausi che scaldano i cuori Ponte Morandi 18 mesi dopo, un minuto di silenzio e 43 rose davanti Autostrade

Video

Ponte Morandi, familiari delle vittime in piazza: ""Viaggiare con prudenza, destinazione paradiso"

A Liguria Ancheu il Poae Nostro dedicato alle 43 vittime di ponte Morandi

Ponte, superati i 500 metri. Gli ingegneri: "Sospiro di sollievo ma restiamo concentrati"

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Nave delle armi, i magistrati chiedono l'incidente probatorio

Un incidente probatorio per cristallizzare le dichiarazioni del marittimo del Bana, il cargo libanese fermo in porto a Genova dal 3 febbraio per sospetto traffico di armi e cingolati dalla Turchia al governo nazionale libico, da cui è partita l'inchiesta. È quanto chiederà nelle prossime ore la procura di Genova. L'ufficiale è stato sentito già più volte dagli investigatori della Digos e della polizia di frontiera, coordinati dai pm della Dda Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci. L'uomo ha confermato di aver visto nella stiva i cingolati e le armi e ha aggiunto che a bordo, a sorvegliare il carico, erano presenti una dozzina di militari turchi. L'ufficiale di origini libanesi ha detto anche che il cargo avrebbe trasportato mezzi più piccoli dotati di radar e jeep con cannone anticarro. E poi, mitra, cannoni e razzi. Il carico degli armamenti, in violazione del cessate il fuoco, sarebbe stato fatto nel porto turco di Mersin. Il marittimo ha anche svelato che i militari turchi, alcuni forse anche dei servizi segreti, avrebbero detto all'equipaggio di mentire sulla sosta in Libia: quello scalo, gli sarebbe stato «suggerito», era dovuto a una avaria. I viaggi del cargo, pieno di armamenti, sarebbero stati almeno tre. I pm subito dopo l'arrivo in Italia della portacontainer, avevano sequestrato alcune aree della nave, tra le quali la plancia, e indagato il comandante per traffico internazionale di armi. Gli investigatori hanno accertato che durante il tragitto la portacontainer ha spento il sistema di tracciamento Ais: un blackout in cui potrebbe effettivamente essere approdata al porto di Tripoli, controllato da Al Serraj, a capo della fazione libica sostenuta dal presidente turco Erdogan. La nave appartiene alla compagnia Middle East Maritime Consult, con sede a Beirut. Ma in passato, quando si chiamava ancora Sham 1, era finita al centro di un dossier del Consiglio di sicurezza dell'Onu e di sanzioni Usa per la violazione dell'embargo. Per gli investigatori era collegata al vecchio proprietario, Merhi Ali Abou Merhi, discusso uomo d'affari libanese legato a Hezbollah e alla rete di narcotrafficanti libanesi Joumaa. - T. FREG. - M. GRA.



Il caso

Autoparco a Cornigliano, presidio ed esposto in Procura

di Donatella Alfonso «Cadranno tutte le maschere, come diceva Pirandello, l' ho detto chiaro anche al sindaco Bucci: altro che i lavori di via Cornigliano come compensazione, quelli li attendiamo da anni! Noi andiamo avanti, ci muoviamo in punta di diritto: l' Accordo di Programma è una legge dello stato, non si può violare » . " Fifetta" Capizzi, a nome delle donne di Cornigliano, lo ripete da giorni: andiamo avanti, dopo la diffida ci sarà l' esposto in Procura, se il Comune non tornerà indietro sull' autoparco nell' area a mare di Villa Bombrini. A loro non importa che invece il sindaco abbia chiarito, incassando il sostegno di una parte di associazioni e comitati corniglianesi, quelli politicamente più vicini alla maggioranza di centrodestra, che l' autoporto li dovrà collocarsi, almeno per i due anni necessari a trovare qualche altra soluzione, quelli che dovrebbero coincidere con la messa in sicurezza della parte finale della strada in sponda destra del Polcevera. Ma, secondo quanto si è appreso ieri, non sarebbe la Società per Cornigliano a varare il provvedimento autorizzativo: il primo cittadino pensa a una delibera di giunta che autorizzi, in base ad una situazione di emergenza, la variazione al Piano Urbanistico Comunale in deroga al necessario passaggio in Consiglio comunale. Perché, non dimentichiamolo, il Puc ha recepito pienamente le indicazioni dell' Accordo del 2005, che prevede in quell' area l' estensione del parco urbano. Una scelta che però sarebbe, secondo molti, a immediato rischio di ricorso al Tar; raddoppiando il rischio giudiziario con l' esposto che le donne stanno mettendo a punto e che fa seguito alla diffida già inviata la scorsa settimana. Dal canto suo la Società per Cornigliano, la cui presidente Cristina Repetto si è dimessa una settimana fa, aveva deliberato l' affido temporaneo l' area ad un consorzio temporaneo di imprese dell' autotrasporto solo di fronte a un atto autorizzativo del Comune; quello che adesso negli uffici del Matitone stanno cercando di mettere a punto. « Ma qui andiamo fuori da ogni norma: come gruppi di opposizione vogliamo chiedere una seduta straordinaria di consiglio sul tema di Cornigliano e delle aree ex Ilva" chiarisce Alessandro Terrile, consigliere comunale Pd che con il collega Stefano Bernini, ex vicesindaco, segue da vicino l' intera vicenda. Il circolo Pd di Cornigliano, che ha diffuso un ampio volantino critico, anche con l' appoggio del Municipio Medio Ponente, guidato da Mario Bianchi, ricorda la necessità di un' assemblea pubblica alla quale, come si è detto, è stato invitato anche il sindaco. « Ma noi ci vedremo di nuovo venerdì ai Giardini Melis, e ribadiremo quello che ho urlato al sindaco: no agli accordicchi per svendere i diritti», incalza Fifetta Capizzi. E la Società per Cornigliano? Lunedì si è riunito il cda, benché ancora senza presidente. Non si è parlato dell' autoporto, ma della gara per la gestione dell' area a mare, quella ora occupata dai container di Erzelli 2 del Gruppo Spinelli, il cui contratto è terminato da fine 2018. Tre le buste arrivate, va nominata una commissione esaminatrice per assegnare per altri due anni quegli spazi: un affitto che, ha già detto l' **Autorità Portuale** non sarà prorogabile, perché lì, a detta dell' Accordo di Programma, ci deve andare l' autoporto. Ma i contendenti, già si sa, vorrebbero un' ulteriore proroga.



Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Genova, le ricadute economiche di stazioni marittime. Report di Risposte Turismo

Sono comprese tra 374 e 433 milioni di euro le ricadute totali sul tessuto economico-produttivo di Genova grazie ai duemila scali ed ai 3,5 milioni di passeggeri accolti e gestiti da Stazioni Marittime nel 2019. Considerando il totale delle ricadute dirette ed indirette, si stima che nel corso del 2019 ciascuno dei 3,5 milioni di passeggeri movimentati abbia creato un valore economico di 106 euro. Questi alcuni numeri emersi dal report di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza, finalizzato a determinare le ricadute economiche legate al traffico passeggeri del porto di Genova, presentato da Stazioni Marittime alle istituzioni e agli imprenditori.

18-2-2020 **BOLLETTINO AVVISATORE MARITIMO** **PAG. 3**

COSCO SHIPPING
COSCO SHIPPING LINES CO. LTD.

SERVIZIO NORD EUROPA - NET SERVICE - settimanale
da Salerno per
Falsombrone - Venezia - Anversa
Possibilità di effettuare le stater delivery in UK e servizio full gli hubport come segue:
Dunkerque - Rouen - Havre - Nantes - Bilbao - Gijón - L'Honnait - Colón - Rangoon - Yantai - Anversa

SERVIZIO STATI UNITI - MENA SERVICE - settimanale
da Salerno per
New York - Norfolk - Oakland - Miami
Possibilità di effettuare le stater delivery in USA East Coast

SERVIZIO MD1 - settimanale
da La Spezia - Genova
Yantai - Qingdao - Busan - Incheon - Suva - Hong Kong - Shanghai - Singapore - Colombo - Chennai - Kolkata - Mumbai - Durgam - Colombo - Hong Kong - Shanghai - Singapore - Colombo - Chennai - Kolkata - Mumbai - Durgam - Colombo

SERVIZIO MD2 - settimanale
da Genova
Porti di stater delivery: Barcellona - Poz - Port Said (Mediterranean) - Singapore - Hong Kong - Yantai - Qingdao - Busan - Incheon - Suva - Hong Kong - Shanghai - Singapore - Colombo - Chennai - Kolkata - Mumbai - Durgam - Colombo

SERVIZIO PNK - NAPLES EXPRESS - settimanale
da Napoli via Fiume
Porti di stater delivery: Singapore - Ho Chi Minh (Saigon) - Hong Kong - Shanghai - Singapore - Yantai - Qingdao - Busan - Incheon - Suva - Hong Kong - Shanghai - Singapore - Colombo - Chennai - Kolkata - Mumbai - Durgam - Colombo

SERVIZIO AGT - settimanale
da Riga - Koper - Venezia - Ancona diretta per Fiume - Salonicco
Istanbul (Istanbul) - Koper - Venezia - Ancona diretta per Fiume - Salonicco
Porti di stater delivery: Barcellona - Valencia - Singapore - Ho Chi Minh (Saigon) - Hong Kong - Yantai - Qingdao - Busan - Incheon - Suva - Hong Kong - Shanghai - Singapore - Colombo - Chennai - Kolkata - Mumbai - Durgam - Colombo

SERVIZIO ADR - settimanale
da Trieste - Koper diretto per
Fiume - Anversa - Rotterdam - Hamburg - Copenhagen - Stockholm - Helsinki - Tallinn - Riga

SERVIZIO COSMED - settimanale
da Genova - Napoli
Porti di stater delivery: Napoli (Sud) - Anversa (Sud)

SERVIZIO MAF (WEST AFRICA) - ogni 10 giorni
da La Spezia - Genova
Porti di stater delivery: Lagos - Tema - Accra - Abidjan - Dakar - Conakry
di stater delivery da Napoli a Livorno via Genova

COSCO SHIPPING



Trasporto Unito su Coronavirus e crollo dei traffici

GAM EDITORI

18 febbraio 2020 - 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.



Coronavirus ora colpisce anche i porti

GENOVA I primi dati ufficiali confermano che il timore del contagio non sta mettendo in crisi solo gli aeroporti ma anche i porti marittimi. Genova calcola di aver perduto almeno il 6% dei traffici marittimi con la Cina. Trieste non fornisce ancora dati ma alcuni dei suoi operatori sono sullo stesso ordine di idee. A Livorno i terminal che operano specialmente nel project cargo hanno riscontrato una contrazione dei traffici anche con il Medio Oriente, che a sua volta ha tagliato nettamente le operazioni con la Cina. Il canale di Suez ha registrato un calo del 3-5% dei traffici diretti in Estremo Oriente, non solo con la Cina ma anche con le Filippine e la Corea. Non si conoscono i dati relativi a Taiwan, anche se Evergreen la principale compagnia del paese ha attuato severissime misure di controllo sanitario sia sulle persone che sulle merci. È invece confermato il crollo delle crociere in Cina e sui rispettivi mari, compreso il Mar del Giappone.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Comune di Genova: Pra', meno rumore nel bacino portuale

L'assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Marittimo: «Si tratta di un primo concreto risultato per il tavolo 'Pra' Imarium'»

Fuori Muro, la società che effettua le manovre ferroviarie al Bacino di Pra', 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 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 - appunto - 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. La società si è impegnata, anche, a sensibilizzare il 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 allo Sviluppo Economico Portuale e Marittimo -. 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».



Pra', arriva il timer per spegnere locomotori: meno rumore in porto

GENOVA - Un timer automatico per far spegnere i locomotori dopo 10 minuti di inattività : così si ridurrà il rumore all' interno del Bacino di Pra', specialmente nelle ore notturne. Questo è l' impegno che si è prefissato Fuori Muro, la società che effettua le manovre ferroviarie. Ad annunciarlo è stata proprio l' azienda a "Pra' Imarium", il tavolo tecnico coordinato dall' assessorato Sviluppo Economico Portuale e Marittimo - Logistica che ha come obiettivo il recupero, la valorizzazione, la tutela della salute e il miglioramento della qualità della vita dei cittadini del sestiere praese di Pra'-Palmaro. 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 Prà sta dando i suoi frutti", ha commentato 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".



FuoriMuro contribuisce al progetto di riqualificazione di Pra' Palmaro

GENOVA 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'ingegner 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, 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.

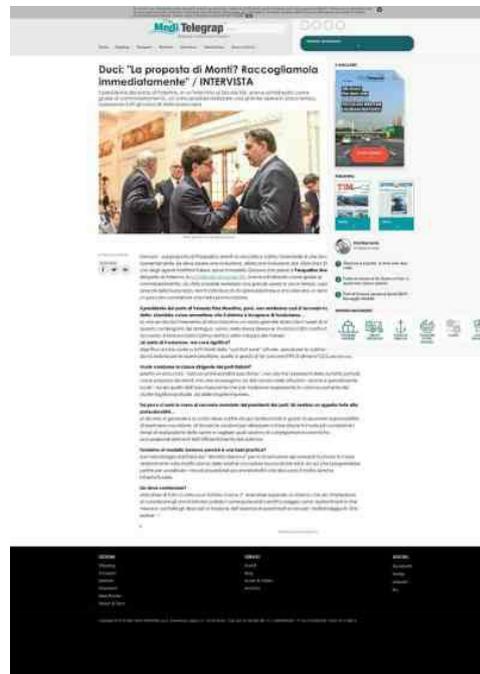


The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Duci: "La proposta di Monti? Raccogliamola immediatamente" / INTERVISTA

Genova - «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» «A mio avviso sia l' intervento di Mino Giachino sul vostro giornale di ieri che il tweet di Musolino, per quanto contengano dei distinguo, vanno nella stessa direzione. Puntano il dito contro il medesimo accusato: è la burocrazia il primo nemico dello sviluppo del Paese». Lei parla di rivoluzione, ma cosa significa? «Significa anche uscire a tutti i livelli dalla 'comfort zone' attuale, specie per la cabina di regia di chi dovrà individuare le opere prioritarie, quelle in grado di far crescere il Pil di almeno il 2/3 percento». Vuole cambiare la classe dirigente dei porti italiani? «Metto un annuncio: 'cercasi professionalità specifiche', non solo fra i presidenti delle Autorità portuali come proposto da Monti, ma che provengano sia dal mondo delle istituzioni - anche e specialmente locali - sia da quello dell' associazionismo che per tradizione rappresenta la colonna portante del cluster logistico-portuale, sia dalle singole imprese». Tra poco ci sarà la corsa al secondo mandato dei presidenti dei porti. Mi sembra un appello forte alla professionalità «Il discorso è generale e la svolta deve partire da qui: professionisti in grado di assumersi responsabilità, di esprimere una visione, di trovare le soluzioni per dimezzare o forse ridurre in modo più consistente i tempi di realizzazione delle opere e vagliare quali saranno le conseguenze economiche, 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». - «



La sentenza

Chiosco di bigiotteria alla Morin, ambulante vince al Tar contro l' Ap

L' ente aveva sfrattato la commerciante cinese «L' attività non è conforme alla destinazione d' uso»

LA SPEZIA Era stata sfrattata dall' **Autorità di sistema portuale**, che con un provvedimento ad hoc non solo aveva disposto la cancellazione dell' impresa dal registro di coloro che possono esercitare attività sul demanio marittimo, ma aveva intimato anche lo sgombero dell' area. A distanza di pochi mesi, la commerciante cinese titolare del banchetto di bigiotteria che staziona alla Morin nei pressi dell' imbarco dei traghetti, ha vinto la sua battaglia, con i giudici del Tar che hanno annullato il provvedimento vergato dagli uffici dell' ente di via del Molo. Una vittoria piena, quella della donna che sin dall' autunno del 2010 operava in virtù dell' autorizzazione rilasciata dal Comune della Spezia per l' esercizio stagionale del commercio sulla passeggiata, area di demanio marittimo ma in concessione a Palazzo civico. Tutto era iniziato alla fine del luglio dello scorso anno, quando alla donna è stato notificato il provvedimento: alla base della decisione, il fatto che l' attività non risultasse «conforme a tale destinazione d' uso». La commerciante, assistita dall' avvocato Paolo Thermes, ha impugnato la decisione dell' Ap trovando soddisfazione al Tar. I giudici hanno infatti ravvisato nel provvedimento dell' ente **portuale** un «difetto di motivazione», in quanto «in assenza di ulteriori specificazioni non è dato comprendere le ragioni sottese alla valutazione, ossia i motivi specifici che determinerebbero la pretesa situazione di incompatibilità tra un banco espositivo per il commercio di bigiotteria e la destinazione dell' area a passeggiata pubblica - scrivono i giudici nella sentenza -, tanto più che l' ente concessionario non aveva rimosso l' autorizzazione rilasciata».



Il Nautilus

La Spezia

Il corridoio doganale ferroviario La Spezia porto: Bologna interporto ai blocchi di partenza

La connessione intermodale con il **porto** di La **Spezia** diventa più efficiente e veloce grazie all' introduzione del corridoio controllato ferroviario La **Spezia** - Bologna che verrà attivato a marzo 2020. I fast corridor decongestionano i porti, diminuendo i tempi di sosta, migliorano la qualità dei processi logistici, riducono i costi operativi e quelli correlati alle soste ed all' handling, oltre a digitalizzare le operazioni ed a rendere più efficienti le attività di presa in carico delle merci. Il nuovo corridoio doganale in partenza è stato presentato agli operatori di Interporto Bologna, alla presenza di Franco Letrari, Direttore Interregionale per l' Emilia Romagna e Marche, Taddeo Palacchino, dirigente dell' Ufficio Interregionale Procedure Dogane e Accise, Giovanni Ferente, dirigente dell' Ufficio delle dogane di Bologna, Massimo De Gregorio, Presidente del Consiglio Direttivo di ANASPED, Bruno Pisano, Presidente di ASSOCAD, Serse Grisendi, Presidente di ADER, Sergio Vivarelli, Consigliere del Consiglio Territoriale degli Spedizionieri doganali di Bologna. "Siamo lieti di questo importante passo fatto con l' Agenzia delle Dogane" dichiara il Direttore Generale di Interporto Bologna Servio Crespi in occasione dell' incontro di presentazione del progetto. "Un nuovo tassello si aggiunge ai servizi offerti da Interporto alle aziende del territorio per aumentarne la competitività e sviluppare il trasporto combinato non accompagnato via ferrovia. Si stima infatti che il corridoio doganale ferroviario La **Spezia porto** - Bologna interporto possa aumentare le circolazioni della relazione ferroviaria di Mercitalia Intermodal già da subito".



Porto «intelligente» a Ravenna made in Salerno con i Rainone

L' ECONOMIA DEL MARE Un **porto** «intelligente, sempre più orientato al totale rispetto dell' ambiente» e proiettato, nei prossimi sei anni, a diventare il punto di riferimento della logistica internazionale. È questo il senso del progetto del Ravenna Port Hub sul cui futuro, da qualche giorno a questa parte, c' è anche un' ipotesi progettuale made in **Salerno**. Ipotesi che viene dalla Rcm, oggi presente con sedi operative nei principali porti italiani - Palermo, Civitavecchia, Ravenna, Taranto, Gaeta, Napoli, **Salerno**, Genova - è che è una delle due imprese che, insieme con la Dredging International del gruppo Deme e con la Fincosit, venerdì scorso ha presentato offerta per i lavori di realizzazione del Ravenna Port Hub, destinato ad apportare cambiamenti epocali non solo per lo scalo cittadino del litorale romagnolo, ma per tutta l' economia che gli ruota attorno. I FONDI I lavori con un importo a base d' asta da 235 milioni di euro, riservati esclusivamente ad imprese in possesso di qualificazione da general contractor rilasciata dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per appalti fino a 350 milioni di euro, sono attesi da tempo e sono destinati a rendere lo scalo sempre più competitivo sull' intero territorio e sui mercati nazionali ed internazionali. L' esperienza maturata nel **porto** di **Salerno**, con l' imponente intervento di consolidamento delle banchine ed il prolungamento del Molo Manfredi, senza tralasciare quello attualmente in corso per il dragaggio, sono stati parte integrante della leadership acquisita negli anni dall' impresa salernitana Rcm Costruzioni, del gruppo Rainone, nel settore delle grandi infrastrutture portuali, per poter vantare requisiti di qualificazione da general contractor per poter partecipare ad un progetto di dimensioni e portata internazionali che rivoluzionerà il **porto** di Ravenna. Ravenna, che è già il primo **porto** in Italia per le rinfuse e il terzo per il movimento merci, diventerà così un sistema nodale anche per il contract logistics, un comparto che conta più di 10mila operatori specializzati e ben 12,4 miliardi di euro generati dagli operatori logistici. Naturalmente c' è grande soddisfazione per l' impresa salernitana soprattutto per essere la Rcm capofila di un gruppo di aziende leader nel settore delle grandi opere marittime. L' obiettivo è quello di realizzare le condizioni strutturali per movimentare 500mila container, con l' accesso di imbarcazioni più grandi, insieme ad interventi per l' efficientamento dei servizi portuali, per l' informatizzazione del sistema e per l' ammodernamento delle reti di collegamento viario e ferroviario. «Partecipiamo con orgoglio a questa sfida - ha evidenziato Eugenio Rainone, project manager della Rcm Costruzioni - con la consapevolezza che il progetto a cui abbiamo deciso di partecipare consentirà alla Rcm di avviare un processo di internazionalizzazione esportando il nostro modello di fare impresa in altri paesi europei». di.tu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

i problemi del porto

Alp, oggi la protesta dei lavoratori a Palazzo Rosciano

Il segretario Filt-Cgil Gucciardo: «Il presidio deciso per i tagli al costo del lavoro e la diminuzione dei turni»

LIVORNO. Oggi, a partire dalle 14.30, i lavoratori di Alp effettueranno un presidio davanti a Palazzo Rosciano, sede dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale**. L' iniziativa è organizzata in concomitanza con la riunione della commissione consultiva dell' authority il cui inizio è previsto mezzora dopo. Giuseppe Gucciardo, segretario generale Filt-Cgil per la provincia di Livorno, ne dà notizia, dando la sua chiave di lettura. «I lavoratori di Alp, che ricordo essere l' unico soggetto nel porto di Livorno autorizzato ex articolo 17 a fornire lavoro temporaneo per la gestione dei picchi di volumi di traffico, stanno vivendo da mesi una crisi drammatica: i turni di lavoro continuano infatti a diminuire e di conseguenza gli stipendi stanno diventando sempre più magri». Dopo l' introduzione, il sindacalista produce la sua stoccata: «L' **Autorità di sistema portuale** e più in generale i soggetti che operano in porto, devono assumersi le proprie responsabilità: i lavoratori Alp non possono esser trattati come fantasmi, meritano piuttosto rispetto e soprattutto risposte concrete per risolvere la loro crisi». Gucciardo fornisce anche una spiegazione per capire da dove nasce il problema. «La situazione di questi lavoratori - come denunciavamo da tempo - è resa ancor più critica a causa della guerra scoppiata tra le varie imprese che operano nel nostro porto, una guerra fatta di tagli sul costo del lavoro e del non rispetto delle regole: è anche su questo aspetto che l' authority deve far sentire la propria voce». Infine, la chiosa. «La notizia del rinvio a giudizio dei vertici dell' **Autorità di Sistema portuale** non fa altro che aumentare le nostre preoccupazioni: il timore è che la situazione all' interno del nostro porto diventi infatti sempre più critica. L' auspicio è che questa vicenda giudiziaria non contribuisca a rendere il nostro scalo ancora più ingessato. Il **sistema portuale** livornese non può permettersi ulteriore immobilismo: il nostro porto ha infatti bisogno di vedersi sbloccare investimenti e opere infrastrutturali fondamentali per il suo rilancio». —



Barbara Bonciani relatrice a Marsiglia

L'assessora livornese è intervenuta sull'integrazione città-porto

LIVORNO Barbara Bonciani assessora al porto e integrazione porto-città del comune di Livorno ha partecipato a Marsiglia al convegno, realizzato dal Governo francese in collaborazione con il nostro ministero degli Esteri, sul tema Relazioni delle zone costiere e territori interni del Mediterraneo dell'ovest a partire dall'esempio dell'alimentazione sostenibile e dell'economia circolare. L'assessora è stata invitata da Avitem, l'Agenzia delle città e territori mediterranei sostenibili ed è intervenuta nella sezione dedicata alle politiche di rafforzamento della relazione città-porto insieme al porto e alla città di Marsiglia e allo scalo marocchino di Tanger Med.. Il lavoro attivato dalla città di Livorno sull'integrazione città-porto ha dichiarato l'assessora Bonciani è stato riconosciuto come innovativo fra le esperienze realizzate dai porti e dalle città del Mediterraneo. C'è molta attenzione a livello internazionale sul lavoro realizzato in ambito ambientale, con l'apertura del tavolo sulla sostenibilità ambientale del nodo avanzato e la recente sigla del Livorno blue agreement con Capitaneria di porto e armatori. Inoltre l'assessora è stata invitata ad intervenire, a fine Settembre, sempre a Marsiglia, ad un seminario internazionale per parlare del lavoro attivato a Livorno rispetto alla relazione città-porto.



The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the article title 'Barbara Bonciani relatrice a Marsiglia' is prominently displayed. A sub-headline reads 'L'assessora livornese è intervenuta sull'integrazione città-porto'. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO Barbara Bonciani assessora al porto e integrazione porto-città del comune di Livorno ha partecipato a Marsiglia al convegno...'. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Barbara Bonciani relatrice a Marsiglia' and 'Due Manti si sblocca il nodo arctico'.

Il Diritto e il timore del rovescio

LIVORNO Boh, stiamo calmi. Però molti oggi si chiedono se il rinvio a giudizio di Corsini & C. sia un passo avanti della Giustizia e un passo indietro del buonsenso. Spiegato a chi, come del resto noi, dei tribunali ha sacro rispetto e non sempre piena fiducia: i magistrati dovranno spiegare perché il favorire un incremento dei traffici portuali dando chances operative anche a un armatore di più, sia o no un reato. Attenti: qualcuno aveva denunciato la cosa, il comandante del porto aveva anche sequestrato. Boh Evidentemente il parere della Procura di Livorno è che est modus in rebus, ovvero non sarebbero state rispettate le regole di legge. Legittima l'amarezza degli imputati: preoccupanti le conseguenze dirette sulla governance dei porti, non solo quello livornese. Ma c'è anche chi ricorda che giusta o non giusta che sia, dura o gravida di conseguenze anche sociali, dura Lex sed Lex. Fa il pari con l'immortale momento di Cicerone: Summum Ius, saepe summa iniuria. L'avevamo già ricordato mesi fa. Il che non vuol dire che un rinvio a giudizio sia una condanna. La presunzione d'innocenza rimane fino al giudizio, che vedrà la prima udienza il 9 giugno. Il timore? Che la cosa si trascini ancora per mesi e mesi, come si dice a Livorno a babbo morto. È già passato più di un anno a schermaglie e rinvii. Nella patria del Diritto, non vorremmo che prevalesse il rovescio, ovvero il biblico ritardo delle certezze. Antonio Fulvi



Tutti a giudizio dalla Procura di Livorno

LIVORNO Dicono che fosse scontato: sentita la difesa e ci sono volute almeno due sedute la Procura della Repubblica ha comunque rinviato tutti a giudizio. Prima udienza, il 9 giugno (salvo ovviamente altri possibili slittamenti). Si è conclusa così, venerdì scorso, la prima parte della maxi-inchiesta della magistratura labronica a carico dei vertici dell'**Autorità Portuale di Sistema** del Tirreno Settentrionale e dei manager di alcune delle imprese armatoriali e terminaliste più note. L'ampio risalto dato dai media nazionali al rinvio a giudizio è sintomatico dell'importanza del fatto, che travalica la vicenda livornese. Digerita la comprensibile delusione buona parte degli imputati era convinta che ci sarebbe stato il proscioglimento si sta facendo buon viso a cattiva sorte. Al tribunale l'ardua sentenza. Nel frattempo è la reazione comune, anche se non ci sono dichiarazioni formali tutto va avanti nella più totale presunzione di innocenza. Con quale animo, per i dirigenti pubblici e per i manager privati, è facile capirlo. Ma così vanno le cose: fanno parte degli oneri e degli onori.*L'imputazione, di larga massima, è l'aver favorito un armatore di ro/ro e ro/pax consentendogli di utilizzare aree e banchina pubbliche regolamentate dalle norme sulle concessioni temporanee, trasformando di fatto queste ultime in concessioni permanenti. Per ben sei anni, secondo l'accusa, a partire dal 2012: ed è stato messo agli atti un nutrito fascicolo di intercettazioni telefoniche. Secondo alcune di queste riprendiamo dalla stampa locale certe procedure sarebbero partite addirittura dal 2002. La difesa degli imputati, di cui fanno parte legali di livello nazionale compresi tra gli estensori della legge 84/94 e derivate ha sostenuto e ritiene di poter provare che in nessuna delle pratiche contestate dalla Procura ci sarebbe stata illegalità, diretta o indiretta. Un chiarimento, questo, che ci si sarebbe aspettati dal MIT e non solo oggi. Dal quale è stato invece mantenuto un fragoroso silenzio.*Tiremm'innanz dunque, da parte degli imputati. È la storica battuta in milanese puro del martire Sciesa condotto al patibolo dagli austriaci nel Risorgimento. A Livorno si va avanti. Ma non mancano altre spine. Mentre il Comune ha notificato all'AdSP la nomina nel Comitato di Gestione dell'ex ufficiale della Capitaneria Marsili, al posto del dimissionario Batini, il Comitato stesso dovrà affrontare il 24 di questo mese tutta una serie di atti delicati: la conclusione della gara dei bacini, la pianificazione delle aree del porto industriale (su cui c'è il ricorso al Tar della Sinternar per l'ex Trinseo), il nodo della gara della Porto 2000 (altro ricorso al Tar sull'esclusiva o meno dei traffici passeggeri), l'aumento di capitale dell'AdSP nell'interporto Cantavano Cochi & Renato: E la vita, la vita l'è bela/ basta avere, basta avere l'umbrella. Forse a Livorno gli ombrelli servirebbero all'ingrosso.



trasformando di fatto queste ultime in concessioni permanenti. Per ben sei anni, secondo l'accusa, a partire dal 2012: ed è stato messo agli atti un nutrito fascicolo di intercettazioni telefoniche. Secondo alcune di queste riprendiamo dalla stampa locale certe procedure sarebbero partite addirittura dal 2002. La difesa degli imputati, di cui fanno parte legali di livello nazionale compresi tra gli estensori della legge 84/94 e derivate ha sostenuto e ritiene di poter provare che in nessuna delle pratiche contestate dalla Procura ci sarebbe stata illegalità, diretta o indiretta. Un chiarimento, questo, che ci si sarebbe aspettati dal MIT e non solo oggi. Dal quale è stato invece mantenuto un fragoroso silenzio.*Tiremm'innanz dunque, da parte degli imputati. È la storica battuta in milanese puro del martire Sciesa condotto al patibolo dagli austriaci nel Risorgimento. A Livorno si va avanti. Ma non mancano altre spine. Mentre il Comune ha notificato all'AdSP la nomina nel Comitato di Gestione dell'ex ufficiale della Capitaneria Marsili, al posto del dimissionario Batini, il Comitato stesso dovrà affrontare il 24 di questo mese tutta una serie di atti delicati: la conclusione della gara dei bacini, la pianificazione delle aree del porto industriale (su cui c'è il ricorso al Tar della Sinternar per l'ex Trinseo), il nodo della gara della Porto 2000 (altro ricorso al Tar sull'esclusiva o meno dei traffici passeggeri), l'aumento di capitale dell'AdSP nell'interporto Cantavano Cochi & Renato: E la vita, la vita l'è bela/ basta avere, basta avere l'umbrella. Forse a Livorno gli ombrelli servirebbero all'ingrosso.

Sicurezza in ambito portuale

LIVORNO In precedenza c'era stato un protocollo con i più importanti armatori che scalano il **porto** labronico, sull'impegno di ridurre l'impatto sull'ambiente da parte delle navi. È seguito al Cisternino di Città 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. Promosso dalla Regione Toscana e dal Comune di **Livorno** il dibattito ha visto gli interventi del sindaco di **Livorno** Luca Salvetti, del presidente della Regione Enrico Rossi e del direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Giuseppe Tarzia. Riuniti in sala anche i vertici dei Vigili del Fuoco, Arpat, Ispettorato del lavoro, Inail, Asl, Sant'Anna e 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**. Da parte sua il presidente della Regione Enrico Rossi ha sottolineato l'importanza del lavoro portuale, della tutela della salute dei lavoratori e dei cittadini, e l'impegno dell'istituzione regionale per le aree costiere e la portualità.



Nuove bitte e parabordi in banchina a Livorno

LIVORNO Arrivano dalla Fonderia Galliatese S.r.l. le prime nove bitte di ormeggio che l'Autorità di Sistema Portuale sta provvedendo a far installare lungo la sponda est della Darsena Toscana; altre 14 verranno presto acquistate e posate per adeguare diverse banchine del porto all'aumento dimensionale delle navi. Gli interventi, che complessivamente hanno un costo di oltre 600 mila euro, si rendono necessari anche per aumentare la sicurezza degli accosti e delle operazioni di ormeggio, che risultano critiche in diversi ambiti portuali. Le nuove strutture rispondono ad esigenze operative diverse e sono disposte per ottimizzare l'operatività degli attracchi. È stata inoltre completata la progettazione esecutiva della fornitura e posa in opera di circa 150 parabordi cilindrici da destinare alla completa ristrutturazione dei sistemi di difesa degli accosti pubblici del porto di Livorno. Nell'ambito della stessa progettazione è stata prevista la realizzazione di 11 nuove difese angolari che andranno ad interessare altrettanti spigoli di banchina ad oggi privi di un'adeguata difesa, assicurando così una maggiore sicurezza della navigazione all'interno del porto.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation bar at the top containing 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', 'QUADERNI', and 'SPOGLIABILE'. Below the navigation bar, there are social media icons for Facebook, Twitter, YouTube, and Instagram. The main article is titled 'Nuove bitte e parabordi in banchina a Livorno' and is dated '19 febbraio 2020'. The article text is partially visible, mentioning 'LIVORNO - Arrivano dalla Fonderia Galliatese S.r.l. le prime nove bitte di ormeggio che l'Autorità di Sistema Portuale sta provvedendo a far installare lungo la sponda est della Darsena Toscana; altre 14 verranno presto acquistate e posate per adeguare diverse banchine del porto all'aumento dimensionale delle navi.' The article also mentions a cost of over 600 thousand euros and the need for these interventions to increase the safety of berthing operations. At the bottom of the article, there is a search bar and a list of related articles with small thumbnail images.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

de rosas (federazione pd)

«Porti: troppi pesanti ritardi invece del necessario rilancio»

PIOMBINO. «Sui porti della nostra costa occorre ripristinare al più presto una condizione dinamica e pienamente capace di esprimere una visione strategica che sia in grado di cogliere tutte le opportunità che il **sistema portuale** e logistico toscano potrebbe avere, se realmente concretizzato e gestito». Ad intervenire in argomento il segretario di federazione Pd Val di Cornia Elba Simone De Rosas che prosegue - I ritardi accumulati sono troppi e pesanti, a Piombino, al netto del buon lavoro della struttura creata durante il commissariamento e guidata da Capuano, nei i porti elbani, ma anche a Livorno, con la vicenda della Darsena Europa che non riesce a trovare uno sblocco definitivo». «Questi ritardi, questa inerzia - aggiunge Simone de Rosas - , causati dall' assenza di visione complessiva e per niente orientata al risultato insieme a un atteggiamento eccessivamente burocratico, rischiano di isolare la costa Toscana e di renderla incapace di aggredire i mercati che transitano dal nostro mare, appannaggio di altre città e di altre regioni». «Per questo riteniamo che la ministra delle infrastrutture e trasporti, il presidente della Regione - aggiunge - ed i due sindaci di Livorno e Piombino debbano valutare attentamente la situazione e decidere per un deciso rilancio dell' ente». «Questo aldilà delle vicende giudiziarie - sottolinea - che, tuttavia, potrebbero diventare un alibi per generare ulteriori ritardi che proprio non possiamo permetterci. L' **Autorità di Sistema Portuale** - conferma il segretario di federazione de Rosas -, dopo la riforma che tutti abbiamo fortemente sostenuto, è un ente e, soprattutto, uno strumento fondamentale per lo sviluppo **portuale**, per la crescita complessiva della costa e dell' intera Regione. Com' è noto, il tempo è un fattore primario della competitività e, mentre noi stentiamo scoordinati, altri procedono con passi decisi e chiare visioni. Un "destino" ancora evitabile se, invece di attendere, si procederà velocemente verso una svolta dell' **Autorità di Sistema portuale**, delle città di Piombino e Livorno e di tutta la Toscana». --



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

siderurgia

Jsw al Ministero conferma l' impegno Un nuovo tavolo alla fine del mese

La trattativa affidata al vice capo di gabinetto Sorial Assenti il ministro Patuanelli e il sottosegretario Morani

piombino. Chi si aspettava di più è rimasto deluso. Ma c' è almeno un punto. Ed è quello da cui ripartire. Altro in campo non c' è. Jsw Steel Italy «ha confermato l' impegno a proseguire gli investimenti per il rilancio del sito siderurgico, così come stabilito nell' ambito dell' accordo di programma dell' area di Piombino, e a continuare il confronto con le istituzioni». Così in una nota del Ministero dello Sviluppo economico si tirano le somme del tavolo sul sito siderurgico di Piombino, presieduto dal vicecapo gabinetto Giorgio Sorial, a cui hanno preso parte il ministro del Lavoro, la Regione Toscana, il Comune di Piombino, l' **Autorità portuale** del mar Tirreno settentrionale, l' Agenzia del demanio, l' azienda, il Commissario straordinario ex Lucchini, i sindacati e Invitalia. L' incontro romano è stato convocato a seguito della richiesta avanzata da Jindal di prorogare di quattro mesi la presentazione del piano industriale. Richiesta che è stata già oggetto in questi giorni di interlocuzioni tra il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli, la sottosegretaria Alessia Morani, il commissario Piero Nardi e l' azienda. Al tavolo è stato fatto il punto sull' andamento delle attività portate avanti finora da Jindal, relative sia all' occupazione che al completo riavvio della produzione, che sono sottoposte al monitoraggio del commissario. Dal Ministero comunicano che nelle prossime settimane proseguiranno i confronti tecnici tra le istituzioni e l' azienda, propedeutici alla presentazione del piano industriale. L' obiettivo è quello di individuare soluzioni tecniche sul fronte del costo dell' energia, delle concessioni demaniali, delle opere infrastrutturali e delle bonifiche ambientali, nonché degli strumenti agevolativi a supporto degli investimenti. È in programma il 26 febbraio la prossima riunione del Gruppo di coordinamento e controllo dell' area di crisi di Piombino. Sul tavolo resta la richiesta di proroga di 4 mesi dell' Accordo di programma per la presentazione dello studio di fattibilità dell' area fusoria. «Il Mise ha confermato previa presentazione del piano di fattibilità, in un tavolo tecnico specifico da tenersi a valle di quello di coordinamento e controllo, di voler supportare il progetto Jsw con gli strumenti disponibili per agevolare il prezzo dell' energia - affermano Guglielmo Gambardella, responsabile nazionale Uilm del settore siderurgico, e Lorenzo Fusco, segretario Uilm Piombino-Livorno -. Inoltre, sono state riconfermate le risorse pubbliche già stanziare, tra statali e regionali, quantificate in 63 milioni di euro e la possibilità di proroga trentennale delle concessioni dell' area **portuale**». La richiesta sindacale non cambia. «Adesso l' azienda non ha più alibi - proseguono i rappresentanti Uilm - ora occorre la presentazione del progetto per dare concretezza alle dichiarazioni di Jindal di voler investire su Piombino nonostante le difficoltà di mercato. Il Mise ha anticipato l' impegno del ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli per il sostegno del piano di rilancio del sito piombinese». Che aggiungono: «Abbiamo chiesto al Mise di avere la garanzia di un prolungamento dell' attività di sorveglianza del commissario Nardi in funzione dell' accettazione della proroga dell' Accordo di programma». E concludono: «Al momento non ci sono credibili soluzioni alternative. Soprattutto perché scelte diverse che non mettano al centro il rilancio industriale di Piombino non sono in grado di garantire l' occupazione di circa 2. 000 persone».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Dopo 8 mesi dall' ultimo tavolo Claudio Lucchesi della segreteria provinciale Ugl parla di un «quadro generale sempre più preoccupante, in cui niente è cambiato. La tanto annunciata presenza del sottosegretario Morani è venuta meno per altri impegni, probabilmente più importanti. I commissario Nardi in un breve intervento ha detto che gli impegni presi da Jsw sono sostanzialmente rispettati, meno gli investimenti promessi sui treni di laminazione». E sottolinea: «Niente di nuovo, una situazione identica a 8 mesi fa, niente piano industriale, niente investimento per tempra, niente revamping dei treni di laminazione, nessun smantellamento. Pretendiamo la verità sulle intenzioni dell' azienda e il piano industriale, senza altre deroghe temporali, ognuno faccia la sua parte. A Piombino non va tutto bene, basta proclami, tavoli, campagne elettorali sulla pelle dei lavoratori». -- M.M.

TeleBorsa

Piombino, Isola d' Elba

Economia

Piombino, tavolo al Mise su rilancio sito siderurgico

JSW si impegna a proseguire gli investimenti e il confronto con le istituzioni

(Teleborsa) - Si è svolto oggi, 18 febbraio 2020, al Ministero dello Sviluppo economico il tavolo sul sito siderurgico JSW Steel Italy di Piombino , presieduto dal Vice Capo Gabinetto Giorgio Sorial, a cui hanno preso parte il Ministero del Lavoro, la Regione Toscana, il Comune di Piombino, l' **Autorità portuale** del Mar Tirreno settentrionale, l' Agenzia del demanio, l' azienda, il Commissario straordinario ex Lucchini, i sindacati e Invalitalia. L' incontro è stato convocato a seguito della richiesta avanzata da Jindal di prorogare di quattro mesi la presentazione del piano industriale . Richiesta che è stata già oggetto in questi giorni di interlocuzioni tra il Ministro Patuanelli, la Sottosegretaria Morani, il Commissario Nardi e l' azienda. Nel corso del tavolo odierno è stato fatto il punto sull' andamento delle attività portate avanti finora da Jindal, relative sia all' occupazione sia al completo riavvio della produzione, che sono sottoposte al monitoraggio del Commissario. L' azienda ha confermato l' impegno a proseguire gli investimenti per il rilancio del sito siderurgico , così come stabilito nell' ambito dell' accordo di programma dell' area di Piombino, e a continuare il confronto con le istituzioni. Il Mise ha comunicato che nelle prossime settimane proseguiranno i confronti tecnici tra le istituzioni e l' azienda, propedeutici alla presentazione del piano industriale . L' obiettivo è quello di individuare soluzioni tecniche sul fronte del costo dell' energia, delle concessioni demaniali, delle opere infrastrutturali e delle bonifiche ambientali, nonché degli strumenti agevolativi a supporto degli investimenti. E' stata già programmata per il 26 febbraio la prossima riunione del Gruppo di coordinamento e controllo dell' area di crisi di Piombino .



La 'bretella' per Piombino entra in fase esecutiva

PIOMBINO Sembra incredibile, per chi ha vissuto nei decenni la neverending story della bretella superstradale dall'Aurelia al porto: eppure saremmo arrivati (il condizionale è di garanzia) al progetto esecutivo del primo lotto della 398 ed al relativo bando di gara per l'appalto. Due giorni fa l'ex sindaco di Piombino ed oggi consigliere regionale Gianni Anselmi ha presentato in un incontro all'hotel centrale della città il progetto del tratto Montegemoli-Gagno, in parallelo per l'**Autorità** di **Sistema** Portuale il responsabile locale Claudio Capuano ha illustrato il progetto della bretellina Gagno-porto che è in fase di assegnazione dei lavori. L'articolazione del tracciato completo è complessa perché ha richiesto il coordinamento di istituzioni, privati e imprese. Il secondo lotto della 398 tra il Gagno e via regina Margherita è ancora in fieri e dovrà essere progettato e finanziato, probabilmente anche con il concorso della Regione Toscana. È importante, in particolare, che nella presentazione dei progetti e delle relative gare ci sia in prima persona anche l'Anas: il cui ingegner Antonio Scalamandrè ha illustrato nell'incontro di lunedì scorso gli elementi tecnici del percorso. Con Scalamandrè, coordinatore di tutte le progettazioni Anas, sono intervenuti il responsabile Anas della Toscana Stefano Liani e Raffele Carso, responsabile Anas per il procedimento. L'annuncio dell'avvio delle prime gare è stato accompagnato da un dibattito, dal quale sono emersi ancora una volta tutti i problemi connessi al mancato raccordo. Piombino è diventato un grande porto, non è più soltanto la porta turistica dell'Elba ma ha una vita propria con banchine a 20 metri di fondale (le più ad alto fondale dell'intero **sistema** livornese) e sta faticosamente ma con decisione assegnando aree portuali per iniziative private importanti, come quelle della già operativa PIM. Ma siamo di fronte a un grande porto con una altrettanto grande strozzatura dell'ultimo miglio, che d'estate diventa un calvario non solo per migliaia di vetture dei turisti verso l'Elba ma anche per chi è destinato al porto. Da qui l'urgenza, da tutti sollecitata, e non certo da oggi. Con alcune amare considerazioni emerse a margine dell'incontro: per Genova è stato ricordato in meno di un anno si è rifatto il grande viadotto Morandi, tragicamente crollato in un evento che ha fatto decine di vittime; per Piombino, dove non sono mancati morti nella strettissima e superaffollata bretella attuale, sono vent'anni che si sproloquia e che non si è ancora cambiato quasi niente. Usque tandem abutere patientiam nostram?



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Via i traghetti dal porto antico

Più possibilista Alberto Rossi, decisamente contrari Morandi e Archibugi: «Spazio commerciale vitale, ne serve di più. Non va mescolato ai passeggeri»

di Pierfrancesco Curzi Spostare i traghetti dal porto storico alle banchine commerciali, tra nuova darsena ed ex silos: gli agenti marittimi anconetani restano piuttosto freddi all' ipotesi da molti paventata e su cui Comune di Ancona e **Autorità portuale** stanno facendo un pensiero. Tra posizioni nette e contrarie ad altre possibiliste. Il tutto nell' ottica dello sviluppo di uno scalo ancora bloccato da orpelli burocratici e lavori strutturali che stanno accumulando ritardi in alcuni casi preoccupanti. Dall' ex Bunge ai lavori sulle banchine in ristrutturazione, dai silos ancora da abbattere ai fondali, passando per i grandi progetti nell' area Fincantieri. Il prossimo Piano regolatore del porto, la cui gestazione è ancora in corso, sarà decisivo per lo sviluppo strategico di un' intera economia. Intanto la discussione sulla liberazione dalle navi delle banchine del porto storico va avanti. Come accennato prima, gli operatori portuali non sono così entusiasti, ma c' è un distinguo, sebbene con tutte le cautele del caso: «Sostanzialmente non sono contrario ad un' ipotesi del genere _ precisa

Alberto Rossi, presidente della Frittelli Maritime e proprietario della compagnia marittima _ . Un' ipotesi di spostamento nell' area della nuova darsena la accetterei, a patto che si sia in presenza di interventi strutturali ben precisi e di un piano generale. Commerci e passeggeri possono coesistere, ma bisogna trovare il modo per farlo al meglio. Il ruolo del porto storico per i traghetti in effetti è cambiato, quelle banchine sono state realizzate decenni fa per un traffico diverso, con navi più piccole, con spazi inferiori e con navi che stavano ferme dodici ore se non di più. Credo sia necessario prendere atto di questa tematica che in certi versi va ad impattare sulla città. Per quanto riguarda le banchine ex silos non vedo troppe controindicazioni all' uso come terminal crociera in attesa del progetto nell' are Fincantieri. Credo che **Autorità portuale** e Comune abbiano avuto una grande idea». Insomma, Rossi è possibilista, ma con dei distinguo, mentre i suoi colleghi Andrea Morandi e Alessandro Archibugi non lasciano spazio ad alcuna possibilità: «Lo spazio commerciale è fondamentale e ne serve di più se possibile, metterci i traghetti non avrebbe senso _ commenta Morandi, agente marittimo Superfast e imprenditore _ . Non possiamo scarificare quegli spazi per far attraccare una, massimo due navi, tutto ciò non ha senso. Se la questione dello spostamento è legata ai fumi delle navi, con la nuova normativa comunitaria in fatto di emissioni le cose sono migliorate e andrà sempre meglio. Io stesso vivo a ridosso del porto e me ne sono accorto. In attesa del banchinamento al molo Clementino usiamo le ex banchine silos per le navi da crociera. Sul problema di fondo, vorrei che ad esprimersi fossero tecnici ed esperti e non gente poco preparata in materia». Infine Alessandro Archibugi, storico operatore **portuale** e agente marittimo della Anek Lines: «Le banchine della nuova darsena sono per le merci e tali devono restare, dalla 22 alle 26, mentre quelle dei silos potrebbero ospitare una nave al massimo. Come si fa a spostare sei navi d' estate di là, è impossibile, è un discorso logico eppure c' è chi cavalca questa tesi. A meno che le **autorità** non vogliano rivedere l' intera strategia **portuale**, ma a quel punto se ne assumeranno le conseguenze. Il settore commerciale porta economia e lavoro. La grande banchina per le crociere? Idea importante, ma per farla non basteranno tre anni, ce ne vorranno almeno il doppio».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Fa male vederlo demolito Il bar era tutta la mia vita»

Nicola Carriero, proprietario della Rotonda dichiarata inagibile dall' authority «Venti anni fa ho creduto in questo progetto, non si poteva ristrutturare?»

Un pezzo di storia che se ne va, per sempre. La demolizione come unica soluzione, incurante della storia e della vita commerciale di un' area. Lunedì sono iniziati i lavori che nel giro di pochi giorni porteranno alla demolizione da una parte della torretta in muratura e dall' altra lo storico Bar della Rotonda. Dichiarati inagibili dai tecnici dell' **Autorità portuale** tempo fa, i due plessi, collegati tra di loro, oggi rischierebbero di crollare da un momento all' altro, rappresentando un pericolo per l' incolumità pubblica. Da qui la decisione urgente di passare all' azione. C' è una però e riguarda il gestore del Bar della Rotonda, di fatto l' unico a perdersi da questa decisione. D' ora in avanti il locale sarà ridotto ad un gazebo di legno e plastica e un van. Ad osservare le operazioni di abbattimento dei due piccoli edifici proprio il gestore del bar, Nicola Carriero: «Mi fa male il cuore osservare il mio bar demolito - racconta Carriero -. Io che vent' anni fa ho creduto in questo progetto prendendo in gestione un bar che nessuno voleva e che rischiava di restare chiuso a vita. Con entusiasmo e passione l' ho risollevato e rilanciato, ma che soprattutto ci ho investito tanto. Adesso mi ritrovo senza un bar vero e proprio, costretto a lavorare in condizioni molto più difficili. L' estate si avvicina e spero di poter dare un servizio il migliore possibile alla cittadinanza, ma certo non sarà facile. Sia chiaro, capisco e accetto la preoccupazione dell' **Autorità portuale**, la struttura del bar e della torretta attigua erano ridotte male, ma mi chiedo se non era possibile ristrutturare quei manufatti. Lo dico da profano, però immagino si potesse fare qualcosa di diverso. Comunque di una cosa sono certo, ossia di aver fatto di tutto per tenere vivo questo angolo di paradiso». A questo dubbio di Carriero risponde direttamente l' incaricato dell' **Autorità portuale** che si sta occupando della demolizione: «Restaurare torretta e bar era impossibile, non c' era una soluzione alternativa all' abbattimento _ precisa l' ingegner dell' **Authority** Gianluca Pellegrini _ . Le nuove norme e i vincoli della soprintendenza richiederebbero di costruire qualsiasi manufatto staccato dalla mura storica su cui oggi sono appoggiati tutti i manufatti e quindi non si tratta di un' ipotesi percorribile. Siamo stati costretti a velocizzare i tempi perché la struttura ha dato segnali davvero pericolosi negli ultimi giorni, rendendo la demolizione urgente». La ditta incaricata ha iniziato a transennare e poi avvierà l' intervento, facendo attenzione a non lesionare la mura storica. A proposito di regolamenti, il progetto di realizzare il Bar della Rotonda nella vicina cabina elettrica dismessa da anni, di fianco all' imboccatura della Rotonda, è in salita. Gestore e Ap avevano trovato un accordo anche sul progetto, ma a bloccare tutto ci ha pensato la soprintendenza: la struttura va abbattuta e ricostruita staccandola dalla mura. Con queste indicazioni il progetto diventa irrealizzabile.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I progetti

Il primo vero obiettivo è buttare giù i silos completamente

Prima del grande progetto di banchinamento al molo Clementino per accogliere le supernavi da crociera, l' **Autorità portuale** dorica deve risolvere alcune situazioni infrastrutturali delicate e decisive. In primis rispettare i tempi per la demolizione dei silos della Sai che dovevano essere abbattuti entro il 2019 e invece bisognerà aspettare il prossimo aprile, a meno di ulteriori ritardi. C'è poi la partita dell' ex Bunge, una vera e propria via crucis per gli uffici dell' Ap, tra bonifiche, carotaggi, accordi e così via. Di fatto ad oggi la firma sull' acquisizione dell' area dalla multinazionale americana non c'è ancora. Arriviamo poi alle due banchine dove sono in corso lavori strutturali. Da una parte la 22, ubicata nella nuova darsena, i cui lavori sono iniziati più di tre anni fa e in corso d' opera i tecnici di sono accorti che la ristrutturazione dopo i cedimenti palesati non sarebbe stata così semplice da realizzare. Una banchina strategica che manca al porto commerciale. Riguarda invece il traffico passeggeri quella alla banchina 13, di fianco all' edificio che ospita l' Ap.

Anche qui c'è di fondo la vetustà di strutture realizzate più di mezzo secolo fa e che oggi presentano il conto. Nel caso specifico andava sostituita tutta la parte di banchina collegata alla rampa d' imbarco dei traghetti ormeggiati.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L'allarme degli autotrasportatori: «Non viene garantito il servizio per la Sardegna»

Nuovo grido d'allarme da parte degli autotrasportatori. A distanza di due anni, infatti, si è ripresentato il problema legato all'imbarco per la Sardegna. «Il settore non vede garantito il servizio per l'isola». È questo infatti quanto confermato rappresentante dell'autotrasporto al tavolo di partenariato, Patrizio Loffarelli. «Ad oggi abbiamo tre corse della Tirrenia, con un traghetto che tra l'altro non è adeguato in termini di spazi - ha spiegato - un collegamento insufficiente: c'è chi, da dieci giorni, non riesce ad imbarcare il proprio semirimorchio». È possibile doversi imbarcare a Livorno per raggiungere Cagliari? Oppure sbarcare ad Olbia e percorrere 300 km di strada? «Civitavecchia non è presa in considerazione - ha aggiunto - ormai il nostro porto sembra una stazione senza treni. È avvilente». L'autostrasperto è pronto a rivolgersi al Ministero, ma chiama in causa anche e soprattutto la Regione Lazio, a difesa di quello che è il suo porto. Nel frattempo è stata interessata l'Authority e a breve si attendono risposte.

The image shows a page from the newspaper 'Civitavecchia'. The main headline is 'L'allarme degli autotrasportatori: «Non viene garantito il servizio per la Sardegna»'. Below it, there are several smaller articles. One is titled 'Bufera dopo la convocazione della conferenza dei servizi' and another 'Crematorio, i comitati vanno avanti'. At the bottom of the page, there is an advertisement for 'NS' (Natura Sensa) featuring a woman's face and the text 'È stato influenzato in modo importante l'intera immagine del viso. Scegliere una trapiantata ha lo scopo di restituire al sorriso il suo vero splendore, di restituire al viso la sua vera bellezza, di restituire al viso la sua vera armonia. NS'.

Avvisatore Marittimo

Napoli

Feeder Maersk su Napoli e Salerno. Atlantis Seaways lancia linea dalla Libia

Nord Africa più vicino

Nuovo collegamento dell'armatore danese verso Italia, Spagna e Marocco, tramite Sealand Europe & Med. Due navi da mille teu. Da febbraio una nuova linea della compagnia di Dubai collega Tirreno e Adriatico con My Rose, ro-ro da 1,500 metri lineari

Napoli. Si arricchiscono i collegamenti tra Nord Africa e Sud Europa, nuovi servizi dedicati stanno arrivando e i grandi armatori aggiungono feeder ai loro collegamenti. A proposito dei feeder, prossimamente A.P. Moller Maersk lancerà un nuovo servizio feeder tra Italia, Spagna e Marocco. Lo rende noto Alphaliner che precisa che a gestire il nuovo collegamento sarà Sealand Europe & Med, divisione Sealand, compagnia del gruppo danese specializzata nei collegamenti di cabotaggio. In tutto due navi da mille TEU, con la seguente rotazione: Algeciras, Tangeri, Vado Ligure, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Algeciras. Passando ai servizi dedicati, nonostante i problemi geopolitici dell'area, a febbraio è nata una nuova linea di trasporto marittimo di carichi rotabili tra Italia e Libia. L'ha attivata la compagnia di navigazione araba Atlantis Seaways, che ha nominato l'agenzia marittima Agencies di Venezia agente generale per l'Italia per questo nuovo servizio regolare. La rotazione prevede toccate nei porti libici di Khoms e Misurata mentre sulla sponda opposta del Mediterraneo sono scali Salerno nel Tirreno e in Adriatico Marghera e Koper (i terminal portuali coinvolti saranno rispettivamente quelli del Gruppo Amoruso e al MultiService), usando uno schema a farfalla. "Carichiamo ogni tipo di veicoli (nuovi o usati) nonché project cargo e merce in pallet", spiega l'agenzia marittima veneziana, che ribadisce l'importanza di mantenere un collegamento regolare anche nella persistente situazione di crisi e conflitto tra le diverse fazioni libiche. La nave impiegata è la ro-ro My Rose, in grado di garantire una capacità di trasporto di circa 1500 metri lineari. In origine, la compagnia avrebbe voluto scalare anche Genova ma non è stato possibile "per via di forti limiti di spazio ai terminal. Più segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
www.avvisatoremarittimo.it
ANNO LXXV - N. 18
18 FEBBRAIO 2020

Nord Africa più vicino
Nuovo collegamento dell'armatore danese verso Italia, Spagna e Marocco, tramite Sealand Europe & Med. Due navi da mille teu. Da febbraio una nuova linea della compagnia di Dubai collega Tirreno e Adriatico con My Rose, ro-ro da 1,500 metri lineari

Mas Crociera potenzia partenze dal Golfo Persico
Genova, 18 febbraio. Mas Crociera ha annunciato di aver potenziato il servizio di crociere dal Golfo Persico con le navi My Rose e My Dawn. Le partenze saranno gestite per un periodo di otto mesi dalla compagnia di Dubai Sealand Europe & Med.

Effetto Coronavirus, nei porti cinesi camion al dimagrimento
Roma, 18 febbraio. I porti cinesi stanno sperimentando il dimagrimento dei camion per far fronte alla crisi del coronavirus. Le navi cinesi stanno sperimentando il dimagrimento dei camion per far fronte alla crisi del coronavirus.

Cognizioni rimborsate da mille
ONE e Cma Cgm rincarano tariffe

Royal connota 12 partenze
Le crociere in Asia vicine alla sospensione

Arrivi & Partenze: Napoli (2-6) - Salerno (9-13) - Gioia Tauro (13-15)



Carburanti e frodi fiscali, maxi sequestro GdF da 60 milioni

Coinvolte società Campania, Lazio, Emilia, Calabria e Sicilia

La Guardia di Finanza di **Napoli** ha eseguito un maxi-sequestro di beni per 60 milioni di euro nei confronti di un' associazione per delinquere finalizzata alla frode fiscale nel settore dei carburanti. I finanziari del I Gruppo hanno operato, d' intesa con l' Agenzia delle Dogane, su delega della Procura della Repubblica di **Napoli**, nei confronti dei rappresentanti legali di società, con sedi in Campania, Lazio, Emilia-Romagna, Calabria e Sicilia. Nel luglio del 2019, nell' ambito della stessa operazione erano stati sequestrati oltre 7 milioni di litri di gasolio, scaricati nel **porto** di **Napoli** da una nave proveniente dalla Spagna - Cartagena - e battente bandiera maltese.



Cronache Della Campania

Napoli

Napoli, frode sui carburanti: sequestrati beni per 60milioni di euro

Cronaca di Napoli Quartieri di Napoli Napoli, frode sui carburanti: sequestrati beni per 60milioni di euro Di La Redazione 3 ore fa

LA REDAZIONE

La Guardia di Finanza di **Napoli** ha sequestrato beni per un valore complessivo di 60 milioni di euro riconducibili ai componenti di un'associazione a delinquere finalizzata alla frode fiscale nel settore dei carburanti. I finanzieri del I Gruppo di **Napoli** hanno operato, d'intesa con l'Agenzia delle Dogane, su delega della Procura della Repubblica di **Napoli**, nei confronti dei rappresentanti legali di società, con sedi in Campania, Lazio, Emilia-Romagna, Calabria e Sicilia. Nel luglio del 2019, nell'ambito della stessa operazione erano stati sequestrati oltre 7 milioni di litri di gasolio, scaricati nel **porto** di **Napoli** da una nave proveniente dalla Spagna - Cartagena - e battente bandiera maltese.

CRONACHE CAMPANIA HOME ITALIA E MONDO CRONAC. f w t o

Napoli, frode sui carburanti: sequestrati beni per 60milioni di euro

LA REDAZIONE 3 ore fa

LINK SPONSORIZZATI

LE ULTIME NOTIZIE

Brescia: il Napoli ha possibilità con il...
Barruffante di San Paolo...
Sanitari protesta gli...
oppure distribuire che gli...
denunciato la maglietta...
Napoli non male...
di Giovanni...

Frode fiscale nel settore dei carburanti, sequestro da 60 mln. Coinvolte società campane

La Guardia di Finanza di **Napoli** ha eseguito un maxi-sequestro di beni per 60 milioni di euro nei confronti di un' associazione per delinquere finalizzata alla frode fiscale nel settore dei carburanti. I finanzieri del I Gruppo hanno operato, d' intesa con l' Agenzia delle Dogane, su delega della Procura della Repubblica di **Napoli**, nei confronti dei rappresentanti legali di società, con sedi in Campania, Lazio, Emilia-Romagna, Calabria e Sicilia. Nel luglio del 2019, nell' ambito della stessa operazione erano stati sequestrati oltre 7 milioni di litri di gasolio, scaricati nel **porto di Napoli** da una nave proveniente dalla Spagna - Cartagena - e battente bandiera maltese.



Stylo 24

Napoli

Carburanti e frodi fiscali, maxi sequestro da 60 milioni

Coinvolte società in Campania, Lazio, Emilia Romagna, Calabria e Sicilia.

La Guardia di Finanza di **Napoli** ha eseguito un maxi-sequestro di beni per 60 milioni di euro nei confronti di un' associazione per delinquere finalizzata alla frode fiscale nel settore dei carburanti . I finanziari del I Gruppo hanno operato, d' intesa con l' Agenzia delle Dogane, su delega della Procura della Repubblica di **Napoli**, nei confronti dei rappresentati legali di società, con sedi in Campania, Lazio, Emilia-Romagna, Calabria e Sicilia. Nel luglio del 2019, nell' ambito della stessa operazione erano stati sequestrati oltre 7 milioni di litri di gasolio, scaricati nel **porto** di **Napoli** da una nave proveniente dalla Spagna - Cartagena - e battente bandiera maltese.

18 FEBBRAIO 2020

STYLO24
GIORNALE D'ATTUALITÀ - SEBASTIÃO DA SILVA

HOME ATTUALITÀ CRONACA ECONOMIA INCHIESTE POLITICA SOCIETÀ SPORT

18 FEBBRAIO 2020

Carburanti e frodi fiscali, maxi sequestro da 60 milioni

Coinvolte società in Campania, Lazio, Emilia Romagna, Calabria e Sicilia.

18 febbraio 2020

ALTA

Facebook Twitter YouTube



L'indagine.

La Guardia di Finanza di Napoli ha eseguito un maxi-sequestro di beni per **60 milioni di euro** nei confronti di un'associazione per delinquere finalizzata alla frode fiscale nel settore dei **carburanti**. I finanziari del I Gruppo hanno operato, d'intesa con l'Agenzia delle Dogane, su delega della Procura della Repubblica di Napoli, nei confronti dei rappresentati legali di società, con sedi in Campania, Lazio, Emilia-Romagna, Calabria e Sicilia.

Cantiere Porta Ovest c'è il doppio nulla osta per gli scavi a via Ligea

'Summit a Roma, arriva l'ok da ministero e società autostrade' Resta da risolvere con una polizza il nodo degli eventuali danni alla A2

Diletta Turco

Lo scoglio tecnico, quello più complicato, è stato superato. È arrivato ieri mattina, direttamente negli uffici romani, il doppio nulla osta da parte del ministero dei Trasporti e dei vertici della Società Autostrade Meridionali al piano di gestione della sicurezza per la riapertura dei lavori di scavo al cantiere di via Ligea di Porta Ovest. Da gennaio 2019 il cantiere delle gallerie è sì ripreso, ma a metà, esclusivamente sul fronte nord, ovvero quello del Cernicchiara. Ancora fermi, invece, gli interventi sul lato sud, quello vicino al porto, proprio per via del mancato accordo tecnico-amministrativo tra tutti i soggetti coinvolti. Al tavolo del confronto, oltre ai rappresentanti del ministero dei Trasporti e della Società Autostrade Meridionali, c'era l'assessore alla Mobilità del Comune di Salerno, Domenico De Maio, e il segretario generale dell'**autorità di sistema** del mar Tirreno Centrale, Francesco Messineo. LE CORREZIONI «Dopo molti confronti - spiega Messineo - e molte richieste di correzioni o di aggiunte alle varie versioni di piano di gestione del rischio e della sicurezza per il completamento dei lavori, siamo finalmente arrivati a mettere questo primo punto. Importante, anzi, fondamentale per poter arrivare alla firma della convenzione con la società concessionaria del tratto autostradale vicino alle gallerie. È stato un lavoro lungo, e il piano di gestione del rischio presentato negli ultimi incontri e discusso ieri ha ottenuto, finalmente, il sì dei soggetti, ottemperando, di fatto, a tutte quelle che erano le richieste espresse». La palla, adesso, passa nuovamente agli uffici dell'**Autorità di sistema** perché, prima di arrivare alla tanto attesa firma della convenzione, c'è da dirimere l'ultima questione, di natura amministrativa. Legata, cioè, alla polizza assicurativa necessaria (per eventuali ed ipotetici danni che l'arteria autostradale potrebbe avere nel prosieguo degli scavi o, addirittura, ad opera conclusa) all'ok definitivo all'apertura del nuovo fronte di lavoro. L'ASSICURAZIONE «Adesso tocca agli uffici dell'**autorità** - puntualizza Messineo - verificare una specifica possibilità, e cioè estendere sia alla Sam che al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le polizze fideiussorie originarie della Tecnis, e cioè la società titolare dell'appalto. Attraverso uno specifico addendum, da concordare e da valutare con i rappresentanti della Tecnis, che includa questi due nuovi soggetti come beneficiari della garanzia assicurativa. Questa operazione, al tempo già avallata dalla Sam e dal ministero stesso, eviterebbe di fare ex novo una nuova polizza, che sarebbe un'operazione molto onerosa». A distanza di nove mesi, dunque, dalla ripresa del cantiere esclusivamente dal lato nord Cernicchiara, sono stati scavati quasi 4 chilometri di galleria rispetto ai 5 previsti (si tratta, infatti, di due gallerie di 2,5 chilometri ciascuna), arrivando al 75 per cento di completamento. Mancano all'appello, infatti, circa 550 metri della galleria nord e 650 di quella sud. Nell'arco di dieci mesi, da quando il consorzio Arechi ha potuto riavviare i lavori, è stato realizzato il 25 per cento dell'opera, a fronte del restante 50 per cento ottenuto dal 2013 al 2017. La bozza, dunque, di gestione del rischio «è stata condivisa da tutti - aggiunge al riguardo Domenico De Maio - ed era questo un passaggio importante per arrivare alla fase di sottoscrizione della convenzione. Si è sciolto, definitivamente, il nodo delle interferenze tra i lavori nelle gallerie e le arterie autostradali. Ed ora all'appello manca solo l'ultimo passaggio formale propedeutico alla firma definitiva che consentirà la ripresa degli scavi anche sul lato di via Ligea». Firmata la convenzione, poi, resterà da sciogliere l'ultima





Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

a rompere la roccia dura trovata dai lavoratori del consorzio Arechi durante le prime fasi di scavo. Sarà questo, argomento di uno specifico accordo che dovrà esserci tra azienda, autorità di sistema e società autostrade meridionali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Authority, accuse generiche Nessuna misura cautelare»

Non c' erano gli estremi per una misura cautelare. La Corte di Cassazione, nell' annullare in toto il provvedimento del Riesame che disponeva una la sospensione dal servizio per il presidente dell' **autorità portuale** Ugo Patroni Griffi e per il funzionario Francesco Di Leverano, nell' ambito di presunte opere abusive al porto di Brindisi, si è fermata alle esigenze cautelari rilevandone la mancanza in radice. A pag.9.



Patroni Griffi, i giudici «Accuse generiche»

Le motivazioni della Corte di Cassazione che ha annullato le decisioni del Riesame `Gli ermellini: «Non c'erano gli estremi per applicare una misura cautelare»

Non c' erano gli estremi per una misura cautelare. La Corte di Cassazione, nell' annullare in toto il provvedimento del Riesame che disponeva una la sospensione dal servizio per il presidente dell' **autorità portuale** Ugo Patroni Griffi e per il funzionario Francesco Di Leverano, nell' ambito di presunte opere abusive al porto di Brindisi, si è fermata alle esigenze cautelari rilevandone la mancanza in radice. Il pm Raffaele Casto ne aveva inizialmente chiesto i domiciliari o in subordine lo stop per 10 mesi. Il giudice Stefania De Angelis aveva opposto un rigetto, era quindi stato proposto appello dalla procura . Infine la vicenda è finita dinanzi alla Suprema Corte. Nei giorni scorsi le motivazioni della sentenza sono state depositate. Il procuratore generale propendeva per l' ok alla sospensione dal servizio per otto mesi, per entrambi. L' inchiesta prosegue, nel frattempo è stata chiusa la vicenda da un punto di vista cautelare: L' assenza di esigenze cautelari scrivono gli Ermellini rende superfluo l' esame dei motivi sui gravi indizi di colpevolezza. Il Tribunale del Riesame aveva ritenuto invece sussistente il pericolo di reiterazione dei reati. Secondo quanto era stato rilevato dai giudici di Lecce la preoccupazione degli indagati sarebbe stata quella di ottenere i finanziamenti pubblici e offrire incarichi a persone a loro compiacenti, a nulla rilevando l' effettiva utilità di opere da realizzare. Oppure: di come spendere il denaro pubblico, non verificando l' effettiva utilità delle opere da realizzare. Secondo la corte: L' argomento relativo all' utilizzo del denaro pubblico non per realizzare progetti utili alla comunità, bensì per favorire persone compiacenti, è del tutto generico. Il fatto che Di Leverano si stesse occupando di ulteriori progetti coglie un aspetto fisiologico dell' attività da lui svolta ma non spiega il collegamento con la spendita del denaro pubblico, visto che della attuazione di questi ulteriori progetti non viene indicata alcuna patologia. Per altro: Il fatto che Patroni Griffi si rammaricasse di non aver potuto spostare la competenza penale a Bari, non ha alcuna attinenza con il reato di falso a lui ascritto e costituisce affermazione che, in assenza di ulteriori aggettivazioni, non presenta alcun profilo patologico a meno di ipotizzare presunte connivenze con magistrati locali delle quali non v' è menzione alcuna in tutto il provvedimento impugnato. Insomma: La misura applicata, sembra finalizzata a sanzionare un certo modus operandi dei ricorrenti, una loro generica attitudine al delitto, più che prevenire la consumazione di ulteriori reati della stessa specie. Non ci sono, insomma, i presupposti per una misura restrittiva. Quanto alle accuse, su cui proseguono le indagini della guardia di finanza: a Di Leverano viene contestato di non aver vigilato sul rispetto del capitolato per l' esecuzione dei lavori su una strada, la ex Sisri. Patroni Griffi è accusato invece di aver indotto il Comune, all' epoca amministrato dal commissario straordinario Santi Giuffrè, a revocare una ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di via Del mare, un tratto di strada che costeggia il seno di Levante, a seguito di una transazione che prevedeva l' esecuzione di alcune opere e la rinuncia al contenzioso amministrativo che in una fase iniziale aveva visto soccombere l' ente municipale. Gli avvocati che hanno formulato i ricorsi per Cassazione sono Amilcare Tana, Vito Epifani, Luciano Marchianò e Carlo Enrico Paliero. L' inchiesta conta in tutto 13 indagati.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

R.Gra. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Concessione del porticciolo, il Tar di Lecce decide sulla revoca alla Bocche di Puglia

Dovrebbero mancare ormai poche ore alla decisione, da parte del Tar di Lecce, sul ricorso della società Bocca di Puglia, che gestisce il porticciolo turistico Marina di Brindisi, contro la revoca, da parte dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, della concessione demaniale. Mercoledì scorso, infatti, si è tenuta l'udienza di merito sulla vicenda, dopo che il Tar aveva concesso, nello scorso mese di luglio, la sospensiva. Secondo il Tribunale amministrativo regionale, infatti, il provvedimento adottato dall' Authority sulla base dell' informativa antimafia della Prefettura di Roma, confermato proprio nei giorni scorsi dal Tar del Lazio che ha respinto il ricorso, sembrerebbe viziato da deficit motivazionale in relazione alla permanenza di un significativo collegamento tra la proprietà di Igeco e la società Bocca di Puglia dopo le disposte misure di self cleaning societario. Lo stesso Tar, tra l'altro, aveva sottolineato come nella comparazione tra gli interessi antagonisti appare prevalente, nei limiti della sommaria cognizione della decisione cautelare, quello alla conservazione dei posti di lavoro da parte dei dipendenti del porto turistico. Il provvedimento, che come ha ribadito più volte il presidente dell' **Autorità di sistema** Ugo Patroni Griffi sarebbe «un atto dovuto», è strettamente collegato con l' interdittiva antimafia disposta dalla Prefettura di Roma nei confronti del socio di maggioranza di Bocca di Puglia, ovvero Igeco Costruzioni, per vicende che sono tuttavia estranee alla gestione del porticciolo turistico di Brindisi. Il decreto, emesso il 25 marzo dello scorso anno prevedeva lo sgombero di tutte le aree a terra occupate e degli specchi d' acqua nei quali sono installati i pontili galleggianti che sono stati oggetto di concessione, nel 2000, da parte dell' allora **Autorità portuale** di Brindisi. A questa concessione si aggiunge anche quella, più recente, funzionale all' alimentazione dell' impianto di videosorveglianza dell' approdo. L' efficacia del decreto, come detto, è stata sospesa dal Tar nello scorso mese di luglio. Ma nei giorni scorsi è arrivato il momento dell' udienza di merito, dopo la quale i giudici prenderanno la loro decisione definitiva sulla vicenda. Nella stessa giornata, tra l'altro, erano previste le udienze relative a tutti i porti turistici che vedono la presenza di Igeco nelle varie compagini societarie Marina di Brindisi, Marina di Santa Maria di Leuca e Marina di San Foca, oltre alla vicenda Sgm, società partecipata del Comune di Lecce che si occupa di trasporti e parcheggi e che vede la presenza nella compagine societaria della stessa Igeco. Della vicenda brindisina, in particolare, si occupa l' avvocato Fabio Patarnello, degli altri due porticcioli turistici l' avvocato Lorenzo Durano e di Sgm l' avvocato Pietro Quinto. Nella giornata di mercoledì, tuttavia, alla fine sono state due le cause in discussione: Bocca di Puglia e Sgm, mentre per gli altri due porticcioli è stato richiesto un rinvio per poter controdedurre proprio rispetto alla decisione del Tar del Lazio sulla interdittiva antimafia della Prefettura di Roma. Ma a differenza delle altre tre vicende, è stata la linea difensiva scelta dall' avvocato Patarnello per la questione relativa al Marina di Brindisi, quella di Bocca di Puglia non parte da alcuna interdittiva a cascata come quelle, emesse dalla Prefettura di Lecce a seguito del provvedimento principale arrivato da Roma, dei due porticcioli di San Foca e Santa Maria di Leuca e della Sgm. A Brindisi, infatti, tutto è partito dalla revoca, da parte dell' **Autorità di sistema portuale**, della concessione demaniale a Bocca di Puglia, società che gestisce il porticciolo.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Non solo. La difesa di Bocca di Puglia, infatti, continua a sostenere che le operazioni di self cleaning messe in atto hanno portato la governance attuale ad essere espressione dei soci di minoranza, non di Igeco che, tra l'altro, è in fase di concordato preventivo, qualificato come liquidatorio, presso il Tribunale di Lecce, dunque non avrebbe piena capacità amministrativa. Questo tipo di concordato, inoltre, prevede che Igeco liquidi tutte le quote in società partecipate. «Non c'è nessun contagio - sostiene l'avvocato Paramello - su Bocca di Puglia, che ha già dimostrato come i suoi elementi amministrativi, oggi, non siano più, in nessuna componente, indicazione del socio Igeco. Una posizione apprezzata positivamente in fase cautelare». Ora, dunque, sia per Bocca di Puglia che per Sgm non resta che attendere le decisioni dei giudici amministrativi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Piano Sud? Strada giusta ma non passa da Brindisi Serve un cambio di rotta»

Il segretario provinciale della Cgil chiede una maggiore attenzione per il capoluogo

CARMEN VESCO

Carmen VESCO Il piano messo a punto dal Governo e dal ministro per il Sud e la coesione sociale, Peppe Provenzano, torna a mettere al centro dell' azione politica il sud e la questione ambientale, quella scolastica e quella lavorativa, con l' obiettivo di bloccare l' emorragia di giovani meridionali. «Cercare di invertire questo trend è un obbligo. Ma, come spesso capita, c' è un ma: leggendo le carte, analizzando i documenti e interpretando i numeri pare emergere un buco nero sulla mappa degli interventi previsti dal piano: la questione Brindisi». A denunciare il vuoto è il segretario provinciale della Cgil Brindisi, Antonio Macchia. «Sono anni - attacca - che denunciavamo l' abbandono della città che sta rapidamente battendo tutti i record negativi di qualità della vita, da ogni punto di vista: tutti gli indici relativi a tutti i settori puntano verso il basso, senza lasciare neanche una speranza di una futura ripresa a lungo termine, figuriamoci nel breve periodo. Nel primo mese dell' anno, ad esempio, sono state già dieci le aziende che hanno dichiarato fallimento nella provincia di Brindisi. Un trend che se dovesse essere confermato potrebbe registrare la chiusura nel 2020 di oltre sessanta aziende. Un dato allarmante per l' economia del territorio, per le imprese, per i lavoratori impiegati e anche per i creditori». I dati della Cgil: negli ultimi due anni 1.500 brindisini sono finiti per strada senza lavoro: lavoratori impegnati nell' indotto del Petrolchimico, di Enel, dell' aerospazio ma anche nel siderurgico tarantino». Di questi più della metà sono metalmeccanici. «Preoccupanti sono anche le prospettive future in vista della definitiva chiusura della centrale a carbone Enel di Cerano prevista nel 2025. La chiusura definitiva della centrale spazzerà via altri 1500 lavoratori insieme ad altre centinaia di lavoratori dell' indotto portuale. È necessario un piano industriale capace di un intervento pubblico su un diverso sviluppo industriale ecosostenibile del nostro territorio», sottolinea Macchia. «La decarbonizzazione, ad esempio, sta procedendo con la sua navigazione a vista, senza meta: detto dell' Enel che sta ripiegando e, allo stato attuale, potrebbe determinare la perdita complessiva di circa 1200 lavoratori senza un piano che rappresenti una valida alternativa, la crisi del sistema portuale sta mettendo in pericolo addirittura la centralità che la città possiede da millenni. Il tema principale è quello della riconversione industriale del porto e del connesso retroporto: la decarbonizzazione, infatti, rischia di portare alla perdita di duemila posti di lavoro, come stimato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Non si può prescindere da una programmazione che promuova sviluppo sostenibile e permetta di migliorare ambiente e qualità della vita dei cittadini, garantendo però al tempo stesso la difesa dei posti di lavoro e dell' intero indotto di un porto turistico, commerciale e industriale fra i più importanti del mar Adriatico», ha argomentato il segretario. Per la Cgil il percorso è in salita: a Brindisi gli indicatori di riferimento tra cui disoccupazione, cassa integrazione, dispersione scolastica, povertà assoluta e povertà relativa sono preoccupanti. «Sono necessari al più presto investimenti per migliorare la qualità delle infrastrutture, per integrare meglio e rendere funzionale la rete logistica, individuare una zona franca come sta avvenendo per il porto di Taranto e poi accelerare con le Zone Economiche Speciali. La transizione energetica non la deve pagare il mondo del lavoro. Il Piano per il Sud dovrebbe rappresentare un' occasione irripetibile per quello scatto di reni di cui Brindisi ha estremo bisogno. Invece, la



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

questione Brindisi ancora non è stata considerata», ha concluso. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

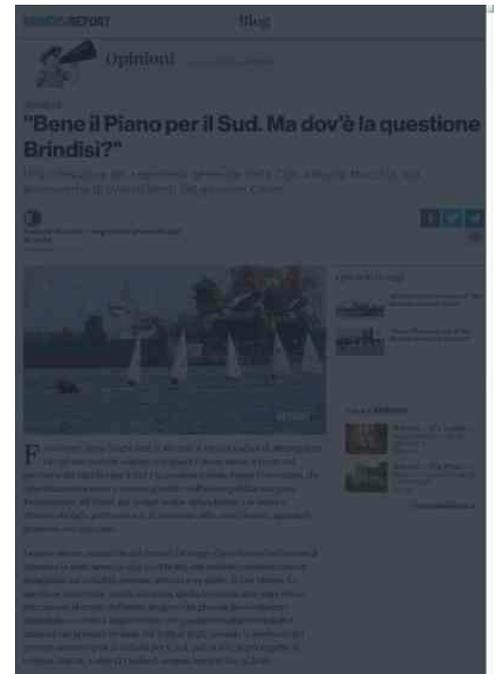
Brindisi

"Bene il Piano per il Sud. Ma dov'è la questione Brindisi?"

Una riflessione del segretario generale della Cgil, Antonio Macchia, sul programma di investimenti del governo Conte

Finalmente, dopo lunghi anni di silenzio, si torna a parlare di Mezzogiorno. La Cgil non può che salutare con favore il piano messo a punto dal governo e dal ministro per il Sud e la coesione sociale, Peppe Provenzano, che opportunamente torna a mettere al centro dell'azione politica una parte fondamentale del Paese, per troppo tempo abbandonata a se stessa e dimenticata dalla politica se non in occasione delle varie elezioni, quando le promesse non mancano. Le tante misure annunciate dal premier Giuseppe Conte hanno l'ambizione di rimettere in moto un'economia mortificata, una pubblica amministrazione arrugginita, un'industria obsoleta, arrivata a un punto di non ritorno. La questione ambientale, quella scolastica, quella lavorativa sono state messe giustamente al centro dell'intero progetto che prevede provvedimenti immediati e a medio e lungo termine per garantire risultati strutturali e duraturi: nei prossimi tre anni, dal 2020 al 2023, secondo le previsioni del governo saranno spesi 21 miliardi per il Sud, pari al 65% in più rispetto al triennio 2016-18, e oltre 123 miliardi saranno investiti fino al 2030.

L'emorragia dei giovani: il Sud un territorio per vecchi. L'obiettivo, ambizioso quanto necessario, è quello di bloccare l'emorragia di giovani meridionali che abbandonano i paesi e le città d'origine per cercare il proprio posto nel mondo altrove, al Nord o all'estero. Quella dei flussi migratori, infatti, è la vera emergenza meridionale: tra il 2002 e il 2017, gli emigrati dal Mezzogiorno, secondo un nostro studio, sono stati oltre 2 milioni, di cui oltre 132mila solo nel 2017; di questi ultimi, oltre 66mila sono giovani di cui il 33% laureati, cioè oltre 21 mila persone. Il rischio dello spopolamento delle aree del Mezzogiorno tra 50 anni sarà una certezza: nel 2065, a questi ritmi, si prevede che al Sud ci saranno 4 milioni di residenti in meno con un terzo di popolazione di oltre 65 anni. Cercare di invertire questo trend, quindi, è un obbligo e bene sta facendo il governo a impostare una sorta di piano Marshall che rappresenti un'iniezione di adrenalina per un Sud che al momento ha un tracciato piatto. Bene, buono, giusto. Dal piano degli interventi manca Brindisi. Ma, come spesso capita, c'è un ma: leggendo le carte, analizzando i documenti e interpretando i numeri pare emergere un buco nero sulla mappa degli interventi previsti dal piano. Tra i potenziamenti della rete stradale e ferroviaria, con gli oltre 33 miliardi annunciati per gli interventi sul collegamento Ragusa-Catania, la statale 106 Jonica, la strada 121 catanese, la statale 268 del Vesuvio, la statale 17 dell'Appennino abruzzese e appulo-sannitico, la statale 16 adriatica, il raccordo autostradale 02 Salerno-Avellino, la linea Av-Ac, alta velocità - alta capacità, Salerno-Reggio Calabria, la linea Av-Ac Napoli-Bari e linea Messina-Catania, il rafforzamento delle Zone economiche speciali, le Zes, il piano Export Sud, il sostegno al **sistema portuale**, c'è una grande assente. Mentre all'interno del maxi progetto per il Meridione si legge a chiare lettere del " Cantiere Taranto", capitolo sacrosanto e fondamentale per la città dell'ex Ilva che mira a una rinascita green dell'area Ionica, nulla porta la mente, anche producendosi in uno sforzo di interpretazione tecnica, alla questione Brindisi. Come Cgil Brindisi sono anni che denunciavamo l'abbandono della città che sta rapidamente battendo tutti i record negativi di qualità della vita, da ogni punto di vista: tutti gli indici relativi a tutti i settori puntano verso il basso, senza lasciare neanche una speranza di una futura ripresa a lungo termine, figuriamoci nel breve periodo. La situazione delle imprese e il post-carbone. Nel primo mese dell'anno, ad esempio, sono state già dieci le aziende che hanno dichiarato fallimento nella



provincia di Brindisi. Un trend che se dovesse essere confermato potrebbe registrare la chiusura nel 2020 di oltre sessanta aziende. Un dato allarmante per l' economia



Brindisi Report

Brindisi

del territorio, per le imprese, per i lavoratori impiegati e anche per i creditori. Negli ultimi due anni 1500 brindisini sono finiti per strada senza lavoro: lavoratori impegnati nell' indotto del Petrolchimico, di Enel, dell' aerospazio ma anche nel siderurgico tarantino. Di questi più della metà sono metalmeccanici. Preoccupanti sono anche le prospettive future in vista della definitiva chiusura della centrale a carbone Enel di Cerano prevista nel 2025. La chiusura definitiva della centrale spazzerà via altri 1500 lavoratori insieme ad altre centinaia di lavoratori dell' indotto **portuale**. È necessario un piano industriale capace di un intervento pubblico su un diverso sviluppo industriale ecosostenibile del nostro territorio. Brindisi è una bomba a orologeria che è pronta a esplodere se non diventa un core business, inteso come tema di priorità assoluta, per la politica, centrale e locale. La decarbonizzazione, ad esempio, sta procedendo con la sua navigazione a vista, senza meta: detto dell' Enel che sta ripiegando e, allo stato attuale, potrebbe determinare la perdita complessiva di circa 1200 lavoratori senza un piano che rappresenti una valida alternativa, la crisi del **sistema portuale**, della quale come sindacato abbiamo ampiamente parlato (si è tenuto un incontro monotematico sulla crisi del porto al Mise con tutti gli attori interessati) ma senza in realtà registrare ancora alcun atto governativo risolutivo, sta mettendo in pericolo addirittura la centralità che la città possiede da millenni. La riconversione industriale necessaria Il tema principale è quello della riconversione industriale del porto e del connesso retroporto: la decarbonizzazione, infatti, rischia di portare alla perdita di duemila posti di lavoro, come stimato dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale. Non si può prescindere da una programmazione che promuova sviluppo sostenibile e permetta di migliorare ambiente e qualità della vita dei cittadini, garantendo però al tempo stesso la difesa dei posti di lavoro e dell' intero indotto di un porto turistico, commerciale e industriale fra i più importanti del Mar Adriatico. Purtroppo il percorso è in salita: a Brindisi gli indicatori di riferimento tra cui disoccupazione, cassa integrazione, dispersione scolastica, povertà assoluta e povertà relativa sono preoccupanti. La città purtroppo non è mai uscita dal cono d' ombra del carbone, a cominciare proprio dal porto. Sono necessari al più presto investimenti per migliorare la qualità delle infrastrutture, per integrare meglio e rendere funzionale la rete logistica, individuare una 'zona franca' come sta avvenendo per il porto di Taranto e poi accelerare con le Zone Economiche Speciali. La transizione energetica non la deve pagare il mondo del lavoro. Siamo un territorio con una delle dispersioni scolastiche più alte in Italia, con le future generazioni che potrebbero essere meno istruite delle precedenti. Sono, queste, solo alcune delle maggiori criticità di una città che sta vivendo un periodo di regressione e di involuzione che dura da decenni: il Piano per il Sud, quindi, dovrebbe rappresentare un' occasione irripetibile per quello scatto di reni di cui Brindisi ha estremo bisogno. Invece le carte dicono che la "questione Brindisi" ancora non è stata considerata. Bisogna unirsi per contare di più C' è bisogno, quindi, di fare corpo unico per far sentire la nostra voce: politica, istituzioni, sindacato, società civile devono mettersi insieme per far arrivare il grido di grave sofferenza di tutto il territorio fino a Roma, fino ai banchi del governo che non deve far finta di non vedere: il piano per il Sud è un' occasione preziosa che, però, deve tenere in conto le specificità e le criticità di tutte le aree del Meridione che negli anni hanno pagato un pesante tributo in termini di sfruttamento, inteso nel senso più ampio del termine. Brindisi, per questo, ha già dato e si trova davanti delle sfide cruciali che potrebbero determinare la sua tanto agognata rinascita o, viceversa, il suo definitivo fallimento. Il momento, quindi, è solenne: la responsabilità delle sorti di una delle parti più belle e più importanti della Puglia e dell' intero Sud d' Italia passa anche e soprattutto dalle misure che il provvedimento governativo metterà a disposizione e dalla capacità degli attori locali di sfruttare le opportunità messe a disposizione. La posta in palio è il futuro delle prossime generazioni, sempre più in bilico tra la speranza di un cambiamento e la rassegnazione a un destino segnato dall' emigrazione e dalla precarietà. (Antonio Macchia, segretario generale Cgil Brindisi)

Il nuovo deposito Gnl di Brindisi potrà accogliere navi fino a 30.000 mc

Dopo l'annuncio dello scorso anno, Edison ha presentato al Ministero dello sviluppo economico il progetto per un nuovo deposito costiero di Gnl nel porto di Brindisi. Una prima Conferenza dei servizi si svolgerà il prossimo 8 marzo secondo quanto riportato da Conferenza Gnl. Nella relazione tecnica preliminare la società illustra la sua strategia complessiva per i depositi costieri, assegnando a Brindisi il compito di ottimizzare la logistica del trasporto di Gnl via nave dal deposito di Ravenna (in costruzione) a quello di Santa Giusta - Oristano (prossimo all'entrata in attività da agosto). Il sito è stato identificato all'ingresso del porto medio' in un'area della banchina Costa Morena Est, funzionale all'attracco delle navi metaniere, e in un altro spazio alla radice della banchina stessa in grado di ospitare il deposito. L'accosto dispone di 500 metri di lunghezza e un pescaggio di 12 metri. Nella scelta è stata coinvolta l'Autorità di sistema portuale che ha indicato le aree disponibili informa sempre Conferenza Gnl. Le navi metaniere per lo scarico del gas naturale liquefatto avranno una capacità massima di 30.000 metri cubi e minima di 1.000 metri cubi. Lo stoccaggio del sarà in un serbatoio atmosferico verticale della capacità di 19.950 metri cubi. L'impianto potrà sia ricevere sia caricare il Gnl sulle bettoline e rifornire autocisterne nelle due baie di carico e isocontainer, caricati su rimorchio, mediante manichette flessibili, con possibilità di realizzare un terzo punto di rifornimento. La portata massima per le operazioni di caricamento da banchina a impianto e del rifornimento da impianto a bettoline è di 2.000 mc/h (per riempire il deposito saranno quindi necessarie circa 10 ore, per riempire una bettolina standard da 7.500 m3 meno di 4 ore). La portata per il rifornimento di autocisterne e isocontainer presso le baie di carico è di 100 mc/h. Le operazioni di carico di autocisterne e isocontainer potranno essere eseguite simultaneamente alle operazioni di scarico metaniere o di carico delle bettoline. Presso l'area di ormeggio è accetta una sola nave alla volta e quindi non sarà invece possibile procedere contemporaneamente allo scarico da metaniera e carico di bettoline. A proposito di depositi di gas naturale liquefatto e relativa logistica del prodotto, nei prossimi due giorni a Milano si terrà il secondo Global Lng Forum nel quale spicca la presenza fra gli sponsor della agenzia marittima Medmar Tramp del gruppo genovese Finsea. Un'azione di marketing e una diversificazione' rispetto alle tradizionali cisterna evidentemente finalizzata a farsi conoscere maggiormente nel mondo del gas e volta ad acquisire nuovi clienti in un mercato che in Italia è ancora agli albori.



Dopo l'annuncio dello scorso anno, Edison ha presentato al Ministero dello sviluppo economico il progetto per un nuovo deposito costiero di Gnl nel porto di Brindisi. Una prima Conferenza dei servizi si svolgerà il prossimo 8 marzo secondo quanto riportato da Conferenza Gnl. Nella relazione tecnica preliminare la società illustra la sua strategia complessiva per i depositi costieri, assegnando a Brindisi il compito di ottimizzare la logistica del trasporto di Gnl via nave dal deposito di

Dal porto al quartiere Tamburi: numerosi gli interventi programmati

Porto, quartiere Tamburi, mar Piccolo, sito Cemerad, cimitero San Brunone e comuni dell' area di crisi ambientale ossia Crispiano, Montemesola, Massafra e Statte. Sono questi i diversi ambiti su cui il Commissario Vera Corbelli sta operando complessi interventi di natura differente. Partiamo dal porto, oggetto dell' ultimo botta e risposta con l' ingegnere Barbara Valenzano. Gli interventi di dragaggio e bonifica dei sedimenti nel polo settoriale di Taranto da oltre 17 milioni di euro rientrano nella più ampia azione di dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all' ampliamento del V sporgente del porto di Taranto dell' importo totale pari a 83 milioni di euro. Ad oggi l' importo totale liquidato è pari a più di 9 milioni di euro e tali informazioni sono state puntualmente trasferite alle sezioni regionali competenti del Dipartimento mobilità della Regione Puglia si fa notare. Sempre nella stessa zona, per la riqualificazione del molo Polisettoriale del Porto di Taranto con l' ammodernamento della banchina di ormeggio, il Commissario ha trasferito all' Authority più di quanto la Regione Puglia abbia trasferito al Commissario. In particolare, per l' intervento di riconfigurazione della banchina sono stati stanziati 35 milioni di euro. L' intervento è concluso e collaudato dal 2018 a breve si insedierà la multinazionale turca Yilport - e finora la Regione Puglia ha trasferito sulla contabilità speciale del commissario 21 milioni e 300mila euro. Per quanto riguarda invece le attività svolte nel Mar Grande di Taranto - non previste nel protocollo d' intesa del 2012 e attuate con fondi trasferiti direttamente dal ministero dell' Ambiente sulla contabilità speciale intestata al Commissario Straordinario si specifica, come puntualmente descritto nelle relazioni di aggiornamento inviate alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, a tutti i Dicasteri competenti ed anche alla Regione Puglia, che esse hanno riguardato esclusivamente il corpo idrico e, quindi, nulla hanno a che vedere con le aree costiere del Mar Grande. Nel quartiere Tamburi sono state riqualificate scuole Deledda, De Carolis, Vico, Giusti e Gabelli per una spesa totale di oltre 8 milioni di euro. Una seconda fase di lavori che attiene alla cosiddetta ventilazione meccanica controllata è fase di completamento. Uno degli interventi più importanti e simbolici riguarda il primo seno del Mar Piccolo dove sono previste bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione del bacino e delle aree ad esso prospicienti. Questa complessa operazione è spaccettata in diversi azioni, alcune completate e altre in fase di esecuzione. Tra gli interventi ancora da finire: rimozione sostenibile e smaltimento dei materiali di natura antropica presente sul fondale del Mar Piccolo (50%), risanamento e messa in sicurezza permanente dei sedimenti contaminati (50%), rimozione e smaltimento del mercato ittico galleggiante affondato nel Mar Piccolo di Taranto (40%) e bonifica e riqualificazione ambientale delle sponde e delle aree contermini (realizzato mediante Progetto Verde Amico). Per quanto concerne la messa in sicurezza, gestione e rimozione dei rifiuti pericolosi e radioattivi nel deposito ex Cemerad è stato eseguito l' 80% delle attività necessarie per il rilascio incondizionato da ogni vincolo radiologico dell' area e di tutte le installazioni insistenti sulla stessa. A rilento procede la bonifica delle aree non pavimentate del cimitero san Brunone nel quartiere Tamburi mediante la rimozione di suolo contaminato e la sistemazione dei campi di inumazione: il progetto esecutivo e la procedura di gara per l' affidamento dei lavori sono stati conclusi ed è in fase di avvio la ripresa lavori dopo una guerra di carte bollate tra ditte per l' aggiudicazione. Infine, sono in corso le procedure di gara per affidamento, progettazione ed esecuzione interventi - di diversa natura e su molte aree



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

- nei comuni dell' area di crisi ambientale. A.Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cataldino: «Accelerare con la Zes adesso serve un gruppo di lavoro»

L'accelerazione data dal Piano per il Sud alle Zone Economiche Speciali pone ai comuni interessati il tema delle agevolazioni fiscali e delle semplificazioni a carattere locale. «Il Comune di **Taranto** - spiega l'assessore allo Sviluppo Economico Gianni Cataldino - per questo intende promuovere in Area Vasta e in tutte le sedi opportune la costituzione di un gruppo di lavoro per definire un kit di misure locali omogeneo e condiviso». Il brand Capitale di Mare scelto dall'amministrazione Melucci «rende appieno la volontà politica di restituire all'intero territorio tarantino lo status di città crocevia del Mediterraneo attraverso un percorso di rilancio economico e culturale che in questi giorni trova riscontro di intenti nella quinta missione lanciata dal governo con Piano per il Sud e cioè un Sud aperto al mondo del Mediterraneo. Per questo guardiamo con interesse alla volontà espressa nel Piano per il Sud di accelerare e potenziare le procedure di attuazione dei provvedimenti relativi alle Zes». Nel Piano viene indicata la nomina di commissari straordinari per ogni Zes «a conferma dell'idea che la governance costituita dal Comitato di Indirizzo abbia bisogno di un rilancio per poter avviare le iniziative necessarie volte ad attrarre investitori nazionali ed internazionali». Ma un altro tema su cui si registrano ritardi è quello delle semplificazioni e degli Sportelli Unici. Con la pubblicazione a febbraio della legge di conversione del Decreto Semplificazioni sono stati definiti i vantaggi amministrativi che potranno godere tutti coloro che intenderanno effettuare investimenti industriali nelle aree Zes. Ci sarà quindi l'abbattimento di un terzo dei termini delle procedure amministrative riguardanti le materie edilizie, le concessioni demaniali portuali, le autorizzazioni paesaggistiche, la Valutazione di Impatto Ambientale, la Valutazione Ambientale Strategica, l'Autorizzazione Integrata Ambientale e l'Autorizzazione Unica Ambientale. È anche previsto il dimezzamento dei termini di qualsiasi altra procedura che investe più amministrazioni. Le Regioni hanno 120 giorni di tempo a partire dalla pubblicazione del 12 febbraio per presentare proposte di procedure semplificate. In questo quadro la seconda fonte di differenziazione coinvolge i comuni interessati dalla perimetrazione Zes che devono necessariamente imprimere slancio al fine di definire le linee guida per l'adozione del kit localizzativo indicato nel piano strategico. «Parliamo di misure incentivanti relative a quanto di competenza locale in termini di semplificazioni e riduzioni d'imposte e che, chiaramente, hanno la necessità di essere uniformate in tutta l'area perimetrata al fine di evitare situazioni di concorrenza all'interno della stessa area Zes. Vogliamo essere competitivi e fare del **Porto di Taranto** un volano per lo sviluppo, anche dei comuni non direttamente interessati dalla perimetrazione».



Gioia Tauro prepara il suo rilancio

Protagonista della gestione in questi ultimi anni il livornese Agostinelli

Renato Roffi

LIVORNO Prima della felicissima intuizione di Angelo Ravano che ne ha fatto uno dei massimi centri di approdo e smistamento contenitori del Mediterraneo, Gioia Tauro, poco più di 20 mila abitanti sulla splendida costiera calabra, era additata come l'esempio più plastico della capacità di devastazione di un territorio compiuta dalla spregiudicatezza di una classe politica incapace e rapace. Quello che allora fu considerato l'inutile scempio consumato ai danni di una delle piane più fertili e produttive della Calabria (e lo fu) viene oggi significativamente compensato dalla presenza di uno scalo portuale di portata e potenzialità enormi ed ancora suscettibile di ulteriori sviluppi, sempre che la politica sappia smettere di guardare più all'uovo di oggi che alla gallina di domani. Si tratta di un ben di Dio consistente in uno smisurato terminale per contenitori esteso per ben 600 mila mq, che non ha eguali in Italia e pochi rivali nell'ambito del mare Nostrum. Il porto di Gioia Tauro, da quattro anni a questa parte, è amministrato da una figura commissariale impersonata da un ammiraglio delle Capitanerie, il sessantunenne livornese Andrea Agostinelli, distintosi per il piglio di concretezza e pragmatismo con cui ha saputo reggere un'organizzazione tanto delicata e importante immersa in un ambiente altrettanto delicato e sicuramente tutt'altro che facile. Negli ultimi nove anni quello che qualcuno definì il porto dei miracoli ha scontato la mancanza degli investimenti che sarebbero dovuti provenire dalla società che gestiva il terminal e, fra i costi più duri di tale situazione c'è da registrare il licenziamento di quasi 380 lavoratori, per non considerare le inevitabili perdite, anche collaterali, che le situazioni di conflittualità portano solitamente con sé. Mentre resta ancora in sospeso l'attuazione della zona economica speciale, il gruppo Aponte, recentemente entrato nella compagine dello scalo calabrese con la Terminal investment (che oggi opera su 320 mila mq capaci di 17 mila ct), si prepara ad investire 103 milioni che verranno affiancati da altri 30 a carico della mano pubblica imprimendo così una spinta davvero decisiva all'espansione dei traffici marittimi e allo sviluppo economico dell'intero territorio. Gioia Tauro vanta oggi al suo attivo tre moderne grues cinesi con sbraccio di 66 metri, le più grandi nell'intero bacino del Mediterraneo, e presto potrà contare su altri due pezzi del genere mentre sono entrati in esercizio 40 nuovi carrelli gommati ad alimentazione ibrida, una dotazione che mette quella dinamica realtà portuale in condizione di accogliere navi dell'ultima generazione, capaci di trasportare anche 23 mila contenitori. In tale contesto il vero nodo da sciogliere per Gioia Tauro, che la gestione commissariale ha già dotato di una stazione portuale con tre binari, sembra essere quello della carenza di collegamenti ferroviari, la cui responsabilità definitiva spetta a Rfi che dovrà raccordare con lo scalo marittimo le stazioni di San Ferdinando e Rosarno, primo vero passo per la realizzazione di collegamenti funzionali con le linee adriatica e tirrenica in un sistema regionale che ha ormai lasciato al trasporto su gomma un margine poco più che residuale. Protagonista assoluta di una fase tanto importante, non solo per Gioia Tauro e per la Calabria, è naturalmente l'Autorità portuale, un agile (forse tanto agile da apparire addirittura esile) organismo con competenza anche su altri quattro scali, con una forza consistente in sole ventiquattro persone guidate da un commissario che per riconoscimento diffuso ha dimostrato, oltre alla passione e all'impegno che è impossibile non



riconoscergli, anche una interessante dose di entusiastico dinamismo, di lungimiranza e di efficienza che non sarebbe conveniente perdere a cuor leggero. Una situazione, quella commissariale, che, essendo straordinaria, dovrà avere necessariamente uno sbocco nella nomina di un presidente titolare. Certo, la posizione è inutile girarci intorno è appetibile e i pretendenti saranno sicuramente molti, magari amici di Tizio, di Caio e perfino di Sempronio,



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

ma ci permettiamo di osservare che chi dovrà tirare le somme mostrerà saggezza se comprenderà che sarebbe cosa buona e giusta evitare di lasciare il certo per l'incerto scegliendo di affidare le redini di uno dei massimi e più promettenti scali del Mediterraneo a mani diverse, magari capaci, ma senz'altro prive dell'esperienza che un personaggio come Andrea Agostinelli ha proficuamente maturato, prima in decenni di servizio nelle Capitanerie e ultimamente come ottimo presidente de facto dell'Authority gioiese.

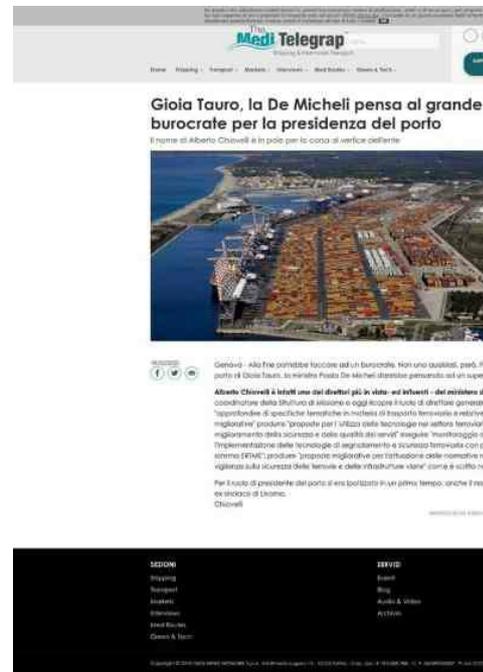
The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, la De Micheli pensa al grande burocrate per la presidenza del porto

Il nome di Alberto Chiovelli è in pole per la corsa al vertice dell' ente

Genova - Alla fine potrebbe toccare ad un burocrate. Non uno qualsiasi, però. Per la presidenza del **porto** di **Gioia Tauro**, la ministro Paola De Micheli starebbe pensando ad un super commis di Stato. Alberto Chiovelli è infatti uno dei direttori più in vista- ed influenti - del ministero dei Trasporti. E' stato coordinatore della Struttura di Missione e oggi ricopre il ruolo di direttore generale con il compito di "approfondire di specifiche tematiche in materia di trasporto ferroviario e relative proposte migliorative" produrre "proposte per l' utilizzo delle tecnologie nel settore ferroviario per favorire il miglioramento della sicurezza e della qualità dei servizi" eseguire "monitoraggio dei programmi per l' implementazione delle tecnologie di segnalamento e sicurezza ferroviaria con particolare riguardo al sistema ERTMS"; produrre "proposte migliorative per l' attuazione delle normative relative all' attività di vigilanza sulla sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture viarie" come è scritto nel decreto di nomina. Per il ruolo di presidente del **porto** si era ipotizzato in un primo tempo, anche il nome di Filippo Nogarin, ex sindaco di Livorno. Chiovelli.



L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale. Si accende la speranza di un rilancio dello scalo ma restano bloccati 32 milioni per il distretto nautico

Zona franca doganale, le ruspe non si fermano

Il cantiere va avanti e il Cacip assicura: «Per noi non ci sono vincoli ambientali, finiremo l'opera»

Le ruspe continuano a lavorare, spianando e spostando quintali di terra senza sosta. Reti elettriche e fognarie sono ormai ultimate, la grande strada larga dieci metri che arriverà sino alla circonvallazione portuale è solo da asfaltare. Resta ancora tanto da fare ma la nuova zona franca doganale sta finalmente prendendo forma, dopo oltre vent'anni di tira e molla. Sullo sfondo le grandi gru della banchina del Porto Canale, che ormai da mesi non scaricano più container. La speranza è perfetta. Perché racconta più di mille parole l'agonia del principale scalo marittimo industriale della Sardegna ma anche il tentativo di fare qualcosa per invertire la rotta. E proprio questo cantiere in mezzo all'attuale deserto rappresenta uno dei motivi per continuare a tenere accesa una fiammella di speranza. «La zona franca doganale rappresenta certamente una conquista e un'occasione - spiega Salvatore Mattana, presidente del consorzio Cacip che ha progettato e in parte finanziato l'intervento -, una volta ultimata al suo interno potranno finalmente essere lavorati i prodotti in arrivo da Paesi extra Ue e destinati all'estero senza che venga pagato alcun dazio». Per capire basta rispolverare il classico esempio dell'elettrodomestico che viene assemblato in loco con le componenti in arrivo da ogni parte del mondo. Dunque un'attrattiva in più per le grandi compagnie che trasportano merci via mare e che oggi si tengono alla larga dal porto di Cagliari, dove in pochi anni si è assistito a un crollo verticale dei traffici e non c'è neanche un concessionario della banchina. Il progetto La zona franca doganale può insomma essere una prima risposta, anche se da sola non basta di certo. Sta sorgendo sul retrobanchina, nel recinto portuale, grazie a un investimento di 2,2 milioni di euro, più della metà dei quali da fondi regionali rimodulati. Adesso si stanno attrezzando i primi 6 ettari ma il progetto prevede ulteriori lotti, sino ad arrivare a una superficie complessiva di 36 ettari. «I lavori di infrastrutturazione, cioè strade, marciapiedi, illuminazione pubblica, linee elettriche e telematiche, saranno ultimati entro maggio - assicura Mattana -, poi ci saranno da costruire gli edifici per l'agenzia delle Dogane e per gli uffici della Cagliari free zone che gestirà l'area». Un secondo step che resta però in bilico perché sulla zona grava un vincolo paesaggistico istituito nel 1967, anche se il Cacip non ha alcuna intenzione di fermarsi: «Abbiamo traslato il progetto per non farlo rientrare nella fascia dei 300 metri - dice Salvatore Mattana -, quindi a noi non risultano vincoli ambientali. Andremo avanti, senza dubbio». Il distretto nautico Proprio a causa del vincolo paesaggistico resta invece bloccata la realizzazione del distretto della nautica a Giorgino, un progetto sul quale l'Autorità portuale ha investito 36 milioni di euro. Per ora ne sono stati spesi appena 4 per realizzare le infrastrutture a terra. Manca la parte più consistente, quella delle opere a mare che costeranno 32 milioni: scavare il grande bacino d'ingresso per le barche che necessitano di riparazioni e aprire il varco sul molo del porto per evitare che le navi debbano fare un giro enorme. «Tutto ancora fermo - conferma il presidente dell'Autorità portuale Massimo Deiana -. Senza la rimozione dei vincoli paesaggistici sarà difficile dare gambe ai progetti di rilancio». Eppure il premier Giuseppe Conte, durante la visita in città dello scorso 2 ottobre, aveva assicurato che sarebbe intervenuto per sbloccare gli investimenti. Il vincolo però sta ancora lì. E se non si farà in fretta qualcosa, anche la zona franca doganale e il distretto nautico



L'Unione Sarda

Cagliari

rischiano di diventare come le attuali grandi gru del porto canale: monumenti allo spreco di denaro pubblico.
Massimo Ledda.

La Sicilia

Catania

protesta al porto

«La Bahri Hofuf lontana dalle nostre coste»: flash mob

(p.l.) Anche a **Catania** ieri si è tenuta una manifestazione di protesta contro l'approdo sulle coste italiane della nave Bahri Hofuf che, come la gemella Yambu, trasporta armi in Arabia Saudita. Contro l'attracco di questa nave al **porto** di Genova - dove è arrivata lunedì 17 - sono scesi in campo i portuali liguri, appellandosi alla legge italiana 185 del 1990 che proibisce l'esportazione e il transito di armi verso Paesi in guerra. E questo anche se nell'occasione sembra che la Bahri Hofuf si sia fermata solo per fare rifornimenti. Ieri al varco 4 del **porto** di **Catania** è stato inscenato un flash mob evocante la Bahri Hofuf con una sagoma di cartone da cui s'imponeva un gruppo di uomini "armati" fronteggiati da pacifisti. Questi - al grido di "Nessuna pace per chi vive di guerra / fuori la Bahri Hofuf dalla nostra Terra" - riuscivano ad avere la meglio sui militari che, fuggendo, distruggevano la nave.

MedCom Forum Trasporti: il Mediterraneo e i traffici

PALERMO Per due giorni, la settimana scorsa, si sono svolti i lavori del MedCom Forum Trasporti 2020, nella sala dei Baroni di Palazzo Chiaramonte Steri sede del Rettorato dell'Università degli Studi di Palermo. Molti i relatori di spicco nelle due giornate. In particolare nella seconda i lavori sono stati aperti da Paolo Costa, professore di Economia dei Trasporti Università Ca' Foscari di Venezia che ha fatto un'analisi attenta e precisa della situazione dell'intermodalità del Mediterraneo ma anche dell'Europa in generale. Le relazioni commerciali con l'Estremo oriente ha detto sono destinate a crescere ulteriormente nei prossimi anni. La nuova geografia della produzione del consumo chiede rimedi alla obsolescenza geografica delle reti di trasporto ereditate dal passato, alla quale si sta provvedendo con adattamenti risentono dell'evoluzione tecnologica e di quella regolamentare. L'adattamento interessa tanto le reti terrestri quanto le reti aeree e marittime ed è frutto tanto dell'estensione ad est delle reti TEN-T europee quanto dell'estensione ad Ovest delle reti asiatiche dominata dalle iniziative cinesi della BRI. Nel gioco a tre Cina, Europa e gruppi integrati delle maggiori shipping, l'Unione Europea

rischia di essere l'anello debole per il ritardo con il quale si sta muovendo partendo da una politica tutta orientata all'integrazione nel mercato interno per arrivare ad una politica di integrazione dell'Europa nei mercati mondiali. Lo dimostrano la sottovalutazione dell'adeguamento dei porti europei in sede di attuazione degli orientamenti TEN-T definiti nel 2013 e la tiepidezza con la quale si sta avviando su questo tema anche la revisione TEN-T da concludere entro il 2023. Nella prima sessione del giorno sono intervenuti Alessandro Albanese, presidente Sicindustria Palermo che ha affermato: Non possiamo parlare di sviluppo e di infrastrutture in Sicilia se non affrontiamo prima di tutto la madre di tutti i problemi: i ritardi. Antonello Biriaco, presidente Confindustria Catania che ha detto: Un'efficace politica di rilancio degli investimenti in Sicilia non può prescindere da un sistema dei trasporti efficiente; Matteo Catani, membro board Assarmatori e ceo GNV ha posto l'accento sulle Autostrade del Mare che sono una scommessa vincente: lo sono dal punto di vista ambientale ma lo sono in particolare dal punto di vista economico oltre ad essere un ottimo veicolo per persone e merci. Renato Coroneo, International Propeller Clubs di Palermo: La politica in questi ultimi anni non è stata molto attenta nei confronti dei trasporti marittimi. Salvatore Gangi, presidente Regionale della Piccola Industria di Confindustria in Sicilia che ha affermato che Per lo sviluppo dell'economia siciliana serve un sistema infrastrutturale che funzioni a 360 gradi. Il sistema viario, faccio l'esempio della Catania-Ragusa, è assolutamente pietoso. Nella seconda sessione sono intervenuti Mario Paolo Mega, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (Messina-Gioia Tauro): Fare sistema è assolutamente indispensabile. Il livello regionale non è più un perimetro accettabile. Fare rete diventa essenziale perché così si riesce ad incidere su una territorialità più ampia. Invece, spesso, purtroppo abbiamo la sensazione di essere soli; Pasqualino Monti, presidente Autorità del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale (Palermo) ha detto che: Purtroppo a livello nazionale non si ha ancora un'idea precisa di come agire nei confronti di un sistema in continua crescita. Ad esempio, si fa riferimento ad un Codice degli Appalti buono per gli anni passati, lungaggini e complicanze eccessive per qualsiasi autorizzazione. Bisogna trovare un metodo per dare risposte immediate a tutte le procedure necessarie allo sviluppo; Pietro Spirito, presidente Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli) ha precisato che Il futuro è la creazione di un sistema di reti nel senso più ampio del termine, cioè non solo i trasporti ma tutto quello che riguarda i collegamenti,





La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

(Catania Augusta): Se avviamo le infrastrutture adeguate, se le ZES portano avanti l'obiettivo per cui sono nate, siamo in grado di essere utili all'economia della nostra Regione. Se mettiamo in azione le nostre potenzialità, noi voliamo; Roberto Isidori, direttore Marittimo della Sicilia Occidentale e comandante della Capitaneria di Porto di Palermo ha posto l'accento sul fatto che La nave è il perno principale della Blue Economy che equivale a ben 2 punti percentuali del PIL nazionale. Tutti i parametri del trasporto marittimo sono in continua crescita. Esiste un sistema Paese che riguarda i porti anche se i problemi ci sono com'è naturale che sia. E il porto si deve connettere per rendere fluido il traffico di persone e di merci. Le Capitanerie sono parte attiva di questo sistema. Al termine della seconda sessione è intervenuto l'assessore regionale ai Trasporti Marco Falcone che, dopo avere portato i saluti del presidente Nello Musumeci, assente per impegni istituzionali già programmati, ha detto: L'economia passa dalle infrastrutture. Quelle marittime rappresentano una grande occasione di sviluppo economico. Oggi abbiamo un'esigenza, indirizzare le risorse in maniera intelligente perché le autostrade del mare possono essere uno strumento funzionale all'economia, dall'altro possono contribuire alla sicurezza e al rispetto dell'ambiente riducendo il traffico stradale. Le autorità portuali possono svolgere una grande funzione ma se riusciremo a creare una rete adeguata potranno realmente strumenti di crescita economia. Lo stesso deve accadere con gli aeroporti. Nel pomeriggio ci sono stati gli interventi di Rodolfo De Dominicis, presidente Uirnet; Filippo Palazzo, responsabile Progetti Palermo della Direzione Investimenti RFI; Enrico Maria Pujia, direttore generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie; Francesco Russo, ordinario di ingegneria e economia dei trasporti presso l'Università degli Studi di Reggio Calabria Mediterraneo un mare di pace; Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti.

Il Manifesto

Focus

MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 2020 - ANNO L - N° 43 CORONAVIRUS, CALANO I CONTAGI

Mosca chiude le frontiere ai cinesi

Fino al 20 febbraio blocco totale, e non parziale come in precedenza, delle frontiere russe per i cinesi. Una decisione che potrebbe avere ripercussioni nei rapporti tra Cina e Russia. Pechino ieri ha pubblicato lo studio più completo sul covid-19, con l' esame di oltre 44mila casi: oltre l' 80% dei morti aveva più di sessant' anni e solo lo 0,9% delle persone contagiate ha meno di 10 anni. Circa l' 81% dei casi ha avuto solo sintomi lievi, anche se probabilmente i casi più favorevoli sono ancora più numerosi soprattutto nell' Hubei, la provincia - epicentro. Intanto, sono servite a qualcosa le critiche dei virologi sulla quarantena della Diamond Princess nel porto giapponese di Yokohama. Dopo aver lasciato che sulla nave si contagiassero oltre 540 persone, diversi governi hanno deciso di rompere l' isolamento e vanno a riprendersi i propri cittadini bloccati sulla nave. CAPOCCI, LIPPIELLO PAGINE 10, 11.



Il Manifesto

Focus

La Russia chiude le frontiere ai cinesi Il contagio rallenta

La Russia ha deciso di chiudere temporaneamente - fino al 20 febbraio - tutte le frontiere all' ingresso dei cinesi. È una decisione che potrebbe avere ripercussioni nel rapporto tra Mosca e Pechino considerando la sensazione cinese di «accerchiamento» vissuta nelle ultime settimane. Intanto, sono finalmente servite a qualcosa le critiche dei virologi sulla quarantena della Diamond Princess nel porto giapponese di Yokohama. Dopo aver lasciato che sulla nave si contagiassero oltre 540 persone, diversi governi hanno deciso di rompere l' isolamento e vanno a riprendersi i propri cittadini bloccati sulla nave. Lunedì è toccato a 340 passeggeri statunitensi e 350 di Hong Kong saliti sui primi charter, a cui seguiranno australiani, neozelandesi, canadesi e italiani. La scoperta che tra i contagiati a bordo c' è anche un passeggero italiano ha spinto il ministro Di Maio a accelerare i tempi: «li porteremo a casa nei prossimi giorni con un volo militare», ha dichiarato, ma difficilmente l' aereo decollerà prima di giovedì. IN CINA I NUOVI DATI confermano un rallentamento del contagio al di fuori dell' Hubei, dove ieri i nuovi casi sono stati solo 79. Nella provincia di Wuhan rimane sostenuto (ma stabile) a quota 1.800 casi giornalieri. Nel complesso, i casi confermati sono oltre 73mila, tredicimila dei quali sono guariti. I morti sono più di 1.900. Il Centro nazionale per la prevenzione e il controllo delle malattie cinese ha pubblicato ieri lo studio più completo su oltre 44mila persone che hanno contratto il Co vid -19, tutte quelle che si sono ammalate fino all' 11 febbraio scorso. Lo studio ha confermato molte informazioni già emerse in altre ricerche e ne ha smentite altre. Lo studio conferma che le vittime del coronavirus, come nella maggior parte delle polmoniti, si concentrano tra le persone più anziane: oltre l' 80% dei morti aveva più di sessant' anni e solo lo 0,9% delle persone contagiate ha meno di 10 anni. CIRCA L' 81% DEI CASI ha avuto solo sintomi lievi, anche se probabilmente i casi più favorevoli sono ancora più numerosi soprattutto nell' Hubei, la provincia -epicentro. Lo conferma il rapporto tra morti e malati, che nell' Hubei è del 2,9% mentre fuori dall' Hubei è sette volte inferiore (0,4%): dato che la malattia è la stessa, è presumibile che molti casi lievi o asintomatici nell' Hubei non si siano nemmeno presentati ai medici. Ben il 3,8% dei casi è rappresentato da operatori sanitari, che contano oltre 1700 ammalati. In proporzione, i cinque morti registrati tra i sanitari sono solo lo 0,5%. Probabilmente anche questa statistica è influenzata dalla copertura del campione, maggiore tra i lavoratori degli ospedali. AL CONTO ieri si è aggiunto il primario dell' ospedale di Wuhan. Secondo il rapporto, uomini e donne si ammalano all' incirca negli stessi numeri, ma tra i morti le donne sono solo il 36%. È possibile che nell' evoluzione della polmonite incida la diversa percentuale di fumatori tra gli uomini, oltre il 50%, e tra le donne, meno del 3%.



Informare

Focus

Coronavirus, a Singapore sconto del 50% sull' importo delle tasse portuali pagate dalle navi passeggeri

Ne beneficeranno più di 600 unità navali L' Autorità Portuale di Singapore ha annunciato oggi la decisione di applicare uno sconto del 50% sull' importo delle tasse portuali dovute dalle navi passeggeri che approdano al porto asiatico. La misura, che rimarrà in vigore dal primo marzo al 31 agosto prossimi, ha lo scopo di sostenere le attività delle compagnie di navigazione che stanno registrando un calo del numero di passeggeri imbarcati sulle loro navi a causa dell' impatto dell' epidemia del coronavirus. Secondo le previsioni dell' ente, dello sconto beneficeranno oltre 600 navi tra unità da crociera, traghetti e servizi marittimi locali per un risparmio complessivo di più di un milione di dollari di Singapore (720mila dollari USA) nell' arco dei sei mesi in cui la misura sarà in vigore.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and informARE. The main headline reads: 'Coronavirus, a Singapore sconto del 50% sull'importo delle tasse portuali pagate dalle navi passeggeri'. Below the headline, it states: 'Ne beneficeranno più di 600 unità navali'. The article text begins: 'L' Autorità Portuale di Singapore ha annunciato oggi la decisione di applicare uno sconto del 50% sull'importo delle tasse portuali dovute dalle navi passeggeri che approdano al porto asiatico. La misura, che rimarrà in vigore dal primo marzo al 31 agosto prossimi, ha lo scopo di sostenere le attività delle compagnie di navigazione che stanno registrando un calo del numero di passeggeri imbarcati sulle loro navi a causa dell' impatto dell' epidemia del coronavirus.' Below the text, there is a search bar with the text 'Cerca il tuo albergo' and a table with columns for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. The table contains one row with '0 Altre destinazioni', '18 Feb 2020', and '19 Feb 2020'. There is also a 'Cerca' button. At the bottom of the screenshot, there is a footer with contact information: 'Piazza Matteotti, 173 - 16123 Genova - ITALIA' and phone numbers.

Chinese New Year holidays, Xingang and Shanghai in particular, as well as some other Chinese terminals, are facing a serious shortage of



Lloyd's List

Focus

available reefer plugs. CMA CGM and its APL unit have imposed a \$1,250 surcharge for reefers for the two ports, as well as Ningbo. German carrier Hapag-Lloyd also announced that it was adding a global \$500 per teu surcharge for reefer boxes destined to China. LNG cargo diversions LNG vessel Finally, up to 20 liquefied natural gas (LNG) cargoes may be forced to divert to new destinations between now and the end of April, as China cancels deals on reduced demand. LNG shipments to China are expected to fall by 1.3m tonnes alone in February, equivalent to about 20 cargoes, which will be followed by smaller decreases in March and April, according to estimates from ship brokerage and advisory firm, Poten & Partners. Reports suggested that China National Offshore Oil Corp has invoked force majeure on contracts with three suppliers, namely Shell, Total and Qatar Gas. For all the latest news and analysis on the impact of the coronavirus on shipping, Lloyd's List has a regularly updated special section here. Lloyd's List Awards Lloyd's List Awards winners Entries for the 2020 Lloyd's List Awards series are now open, with regional events taking place in New York, Singapore, Dubai and London this year. Don't miss your opportunity to celebrate excellence in shipping with the industry's flagship awards programme. Category winners at each regional event will also automatically be put forward for the Lloyd's List Global Awards in January 2021. For more information on deadlines, categories, criteria and previous winners, follow the link in the event title below: LLOYD'S LIST AMERICAS AWARDS 2020 New York Entry deadline = June 5, 2020 LLOYD'S LIST ASIA PACIFIC AWARDS Singapore Entry deadline = June 26, 2020 LLOYD'S LIST SOUTH ASIA, MIDDLE EAST & AFRICA AWARDS Dubai Entry deadline = August 2020 (TBC) LLOYD'S LIST EUROPE AWARDS London Entry deadline = September 11, 2020

Milleproroghe, via libera al provvedimento per favorire l' uso elettrico nei porti

LUIGI MERLO

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Conftrasporto, è soddisfatto: "Accolte le nostre istanze" "L' articolato inserito nel Milleproroghe per ridurre i costi energetici e favorire l' uso dell' energia elettrica nelle banchine portuali è una buona notizia anche per l' ambiente". A dirlo è Luigi Merlo, presidente nazionale di Federlogistica-Conftrasporto , che aderisce a Confcommercio. "Si tratta di un provvedimento che favorisce la riduzione dell' inquinamento e che la nostra associazione auspicava da tempo: lo aveva messo tra le priorità all' ultimo Forum dei Trasporti di Cernobbio , lo scorso ottobre - ricorda Merlo - : si tratta di un primo importante passo per migliorare il rapporto tra porti e città accompagnando il percorso di sostenibilità ambientale che armatori e operatori portuali stanno portando avanti da tempo attraverso ingenti investimenti". "Ora bisogna che il Governo si impegni ad ottenere i pareri favorevoli in sede comunitaria per fare attuare la norma - prosegue Merlo - . Contemporaneamente occorre destinare risorse alle Autorità di Sistema portuale per realizzare gli impianti e accelerare le relative procedure burocratiche. Oggi nessun porto è predisposto per il cold ironing per le navi da crociera, che invece sono già predisposte a ricevere l' energia da terra. Ci sono progetti avanzati alla Spezia e a Genova che speriamo siano estesi a tutti i principali porti italiani".



Informare

Focus

L' apporto del settore europeo del trasporto marittimo al prodotto interno lordo dell' UE ammonta a 54 miliardi di euro

Nel 2018 i posti di lavoro diretti sostenuti dal comparto erano 685mila L' apporto del settore europeo del trasporto marittimo al prodotto interno lordo dell' Unione Europea ammonta a 54 miliardi di euro. L' entità del contributo dello shipping all' economia dell' UE, riferita all' anno 2018, è stata resa nota in occasione dell' European Shipping Week 2020, l' evento inaugurato ieri a Bruxelles, con la presentazione degli ultimi dati sul trasporto marittimo europeo elaborati da Oxford Economics per conto dell' European Community Shipowners' Associations (ECSA), rapporto in cui si specifica che tale contributo, tenendo conto delle ricadute su altri settori dell' economia dell' UE, sale globalmente a 149 miliardi di euro. Il rapporto evidenzia inoltre che l' industria europea dello shipping dà direttamente lavoro a 685mila persone e, tendendo conto degli effetti su altri settori economici, l' occupazione complessiva supportata dallo shipping è di due milioni di posti di lavoro. Nel precedente rapporto riferito all' anno 2015 si stimava un apporto al Pil europeo di 57 miliardi di euro e un contributo complessivo all' economia dell' UE di 140 miliardi di euro. Inoltre nel 2015 i porti di lavoro diretti erano 640mila e quelli complessivi sostenuti dal settore 2,1 milioni. L' ECSA ha evidenziato che, se un confronto diretto con i precedenti dati del 2015 è difficoltoso a causa di variazioni nella metodologia e nelle fonti dei dati, tuttavia il trend è chiaro: «l' industria marittima europea - ha rilevato l' associazione armatoriale europea - è ancora sottoposta a forti pressioni a causa delle difficili condizioni del mercato, con un conseguente calo del contributo al Pil dell' UE. Conseguentemente - ha osservato l' ECSA - anche il numero di posti di lavoro creati dall' industria marittima europea continua ad essere sottoposto a pressione». «Lo shipping - ha sottolineato il segretario generale dell' ECSA, Martin Dorsman - è e dovrebbe sempre continuare ad essere una delle risorse economicamente, socialmente e culturalmente più preziose per l' Europa. Il settore sta affrontando diverse opportunità così come diverse sfide. In particolare - ha spiegato Dorsman - il perdurante stato di crisi del mercato pone ulteriori sfide a molti armatori dell' UE che intendono attuare una decarbonizzazione il più rapidamente possibile e contribuire a creare posti di lavoro sicuri e altamente qualificati in Europa. Affinché lo shipping europeo continui ad essere vitale - ha rilevato Dorsman - i politici devono adottare una prospettiva globale e garantire condizioni di parità a livello globale». Tra le criticità affrontate dagli armatori Dorsman ha citato «le attuali tensioni tra le potenze commerciali globali, l' aumento della pirateria nel Golfo di Guinea e lo stato di insicurezza lungo il Golfo di Hormuz». A queste, ha specificato, si aggiunge l' incertezza determinata dalla Brexit. Dei 685mila posti di lavoro diretti sostenuti nel 2018 dall' industria europea dello shipping, 365mila erano posti di lavoro nel settore del trasporto delle merci inclusi i settori del rimorchio e dei dragaggi (rispetto a 640mila nel 2015), 255mila nel settore del trasporto passeggeri (191mila), 50mila nel settore delle navi di servizi e a supporto dell' industria offshore (68mila) e 15mila nel segmento dei noleggi (7mila). Inoltre del totale relativo al 2018, 555mila posti di lavoro erano relativi attività in mare (516mila nel 2015) e 115mila a terra (124mila). Relativamente ai marittimi, 210mila erano ufficiali (216mila nel 2015) e 345mila comuni (300mila). I soli marittimi di nazionalità dell' UE e dello Spazio Economico Europeo erano 210mila (207mila nel 2015) e quelli di altre nazionalità 345mila (309mila). Degli oltre 2,0 milioni di posti di lavoro supportati complessivamente dallo shipping europeo nel 2018, ai 658mila posti di lavoro diretti si sommano 780mila posti di lavoro indiretti (980mila nel 2015) e 540mila posti indiretti (477mila). Dei



18 febbraio 2020

L'apporto del settore europeo del trasporto marittimo al prodotto interno lordo dell'UE ammonta a 54 miliardi di euro

Nel 2018 i posti di lavoro diretti sostenuti dal comparto erano 685mila

L'apporto del settore europeo del trasporto marittimo al prodotto interno lordo dell'Unione Europea ammonta a 54 miliardi di euro. L'entità del contributo dello shipping all'economia dell'UE, riferita all'anno 2018, è stata resa nota in occasione dell'European Shipping Week 2020, l'evento inaugurato ieri a Bruxelles, con la presentazione degli ultimi dati sul trasporto marittimo europeo elaborati da Oxford Economics per conto dell'European Community Shipowners' Associations (ECSA), rapporto in cui si specifica che tale contributo, tenendo conto delle ricadute su altri settori dell'economia dell'UE, sale globalmente a 149 miliardi di euro.

Il rapporto evidenzia inoltre che l'industria europea dello shipping dà direttamente lavoro a 685mila persone e, tenendo conto degli effetti su altri settori economici, l'occupazione complessiva supportata dallo shipping è di due milioni di posti di lavoro.

Nel precedente rapporto riferito all'anno 2015 si stimava un apporto al Pil europeo di 57 miliardi di euro e un contributo complessivo all'economia dell'UE di 140 miliardi di euro. Inoltre nel 2015 i porti di lavoro diretti erano 640mila e quelli complessivi sostenuti dal settore 2,1 milioni. L'ECSA ha evidenziato che, se un confronto diretto con i precedenti dati del 2015 è difficoltoso a causa di variazioni nella metodologia e nelle fonti dei dati, tuttavia il trend è chiaro: «l'industria marittima europea - ha rilevato l'associazione armatoriale europea - è ancora sottoposta a forti pressioni a causa delle difficili condizioni del mercato, con un conseguente calo del contributo al Pil dell'UE. Conseguentemente - ha osservato l'ECSA - anche il numero di posti di lavoro creati dall'industria marittima europea continua ad essere sottoposto a pressione».

«Lo shipping - ha sottolineato il segretario generale dell'ECSA, Martin Dorsman - è e dovrebbe sempre continuare ad essere una delle risorse economicamente, socialmente e culturalmente più preziose per l'Europa. Il settore sta affrontando diverse opportunità così come diverse sfide. In particolare - ha spiegato Dorsman - il perdurante stato di crisi del mercato pone ulteriori sfide a molti armatori dell'UE che intendono attuare una decarbonizzazione il più rapidamente possibile e contribuire a creare posti di lavoro sicuri e altamente qualificati in Europa. Affinché lo shipping europeo continui ad essere vitale - ha rilevato Dorsman - i politici devono adottare una prospettiva globale e garantire condizioni di parità a livello globale». Tra le criticità affrontate dagli armatori Dorsman ha citato «le attuali tensioni tra le potenze commerciali globali, l'aumento della pirateria nel Golfo di Guinea e lo stato di insicurezza lungo il Golfo di Hormuz». A queste, ha specificato, si aggiunge l'incertezza determinata dalla Brexit. Dei 685mila posti di lavoro diretti sostenuti nel 2018 dall'industria europea dello shipping, 365mila erano posti di lavoro nel settore del trasporto delle merci inclusi i settori del rimorchio e dei dragaggi (rispetto a 640mila nel 2015), 255mila nel settore del trasporto passeggeri (191mila), 50mila nel settore delle navi di servizi e a supporto dell'industria offshore (68mila) e 15mila nel segmento dei noleggi (7mila). Inoltre del totale relativo al 2018, 555mila posti di lavoro erano relativi attività in mare (516mila nel 2015) e 115mila a terra (124mila). Relativamente ai marittimi, 210mila erano ufficiali (216mila nel 2015) e 345mila comuni (300mila). I soli marittimi di nazionalità dell'UE e dello Spazio Economico Europeo erano 210mila (207mila nel 2015) e quelli di altre nazionalità 345mila (309mila). Degli oltre 2,0 milioni di posti di lavoro supportati complessivamente dallo shipping europeo nel 2018, ai 658mila posti di lavoro diretti si sommano 780mila posti di lavoro indiretti (980mila nel 2015) e 540mila posti indiretti (477mila). Dei



54 miliardi di euro di contributo diretto dell' industria europea dello shipping al Pil dell' UE nel 2018, 30,9 miliardi erano generati dal settore del trasporto



Informare

Focus

delle merci inclusi i settori del rimorchio e dei dragaggi (32,0 miliardi nel 2015), 14,6 miliardi dal settore del trasporto passeggeri (10,0 miliardi), 5,6 miliardi dal settore delle navi di servizi e a supporto dell' industria offshore (10,0 miliardi) e 2,6 miliardi di euro dal segmento dei noleggi (4,0 miliardi). Infine dell' impatto complessivo dello shipping UE sull' economia dell' Unione Europea, nel 2018 all' apporto diretto di 54 miliardi di euro si aggiungono 57 miliardi di apporto indiretto (57 miliardi nel 2015) e 38 miliardi di euro di apporto indotto (29 miliardi).

Troppo offerta alla rinfusa

Fabrizio Vettosi

Nel corso delle ultime settimane si è molto discusso della correlazione tra il drastico ridimensionamento del BDI (Baltic Dry Index) e alcuni fenomeni imprevedibili ed apparentemente distruttivi quali la ben nota pandemia ('coronavirus') ed eventi metereologici particolarmente impattanti in Brasile e Australia. Tuttavia, come spesso accade in tale ambito, si tende ad esorcizzare quello che, invece, da anni, è un fenomeno strutturale e ineludibile, ovvero: 1) il persistente livello di oversupply generato come effetto trailing dal 'grande boom' del 2007-2009; 2) la forte, se non decisiva, dipendenza del traffico bulk dalla economia e geopolitica cinese; 3) il progressivo processo di 'maturità' dell'economia cinese. Partiamo dal terzo punto: come si vede dalla tabella precedente e da quella successiva, l'auspicata transizione della Repubblica Popolare Cinese da economia Capex (crescita basata sugli investimenti infrastrutturali) a economia Opex (crescita basata sui consumi) non si è compiuta a pieno, anzi: il percorso ha subito una battuta d'arresto. In contemporanea anche il livello degli stimoli non ha sortito effetti sulla crescita, che va invece allineandosi a quella delle economie mature. Mentre gli investimenti infrastrutturali, che costituiscono il prodrodo dei periodici stimoli attivati per sostenere il PIL, vanno progressivamente riducendosi in senso relativo (v. tab. successiva). Venendo al secondo punto, non possiamo non riscontrare la crucialità della Cina sul seaborne trade. Appare pienamente condivisibile l'idea che l'equilibrio del mercato dei noli sia fondamentalmente dipendente dai traffici da e per quest'area. Ne deriva che l'impero del Dragone è un po' 'arbitro' e 'giocatore' della logistica marittima internazionale. Il concetto è meglio percepibile dalla seguente tabella da cui si evidenzia chiaramente (indipendentemente dal tonmile) l'impatto di Pechino sul trade marittimo globale, misurabile in oltre il 20% di share (circa 3 miliardi di tonnellate su un totale worldwide che è di circa 12 miliardi di tonnellate): Ma veniamo al primo punto: ovvero al bilanciamento del mercato Bulk. Se sommiamo le tipologie di merce categorizzate nelle tabelle precedenti sotto l'ambito dry bulk possiamo notare che questo trade si attesta in circa 2,2 miliardi di tonnellate, ovvero ben il 42% del totale trade mondiale di rinfuse solide. L'egemonia di Pechino in questo settore che ci fa ben capire come ogni minimo elemento che tocchi quest'area generi un impatto significativo sul mercato dei noli dry. Veniamo ora ad una considerazione sulla struttura della flotta e sul tonmile. Per anni si è discusso della necessità di avere navi più grandi per beneficiare di maggiori economie di scala dovute all'incremento delle distanze. Ebbene, è forse opportuno sfatare un mito: la maggiore dimensione delle navi ha influenzato negativamente il fenomeno dell' oversupply. Negli ultimi 50 anni la size media delle navi bulk si è più che triplicata passando da circa 28 mila dwt ad oltre 73 mila dwt. Tuttavia a tale aumento della dimensione non ha fatto riscontro un idoneo incremento del tonmile che giustifichi le economie di scala: paradossalmente, tale valore è cresciuto per quelle tipologie di merci definite minor bulk mentre per il major bulk (sostanzialmente Minerale di Ferro, Carbone e Cereali) si è addirittura ridotto, probabilmente a causa delle crescita in ambito cinese di due importanti suppliers costituiti da Australia ed Indonesia: A tutto questo va sommato l'effetto crescita flotta generato nel booming time della prima decade del nuovo millennio che ha ulteriormente esacerbato lo 'sbilanciamento' tra capacità ed utilizzo della flotta dry. A tal riguardo abbiamo condotto un esercizio misurando lo

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo - Media in @ Q



The screenshot shows the website 'PORT NEWS' with the headline 'Troppo offerta alla rinfusa' (Too much supply) under the sub-headline 'Mercato Dry Bulk in oversupply'. The author is listed as 'di Fabrizio Vettosi, Managing Director XSL spa'. The article text is partially visible, starting with 'Nel corso delle ultime settimane si è molto discusso della correlazione tra il drastico ridimensionamento del BDI (Baltic Dry Index) e alcuni fenomeni imprevedibili ed apparentemente distruttivi...'. The website also features a sidebar with various categories like 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Container', 'Logistica', and 'Infrastrutture'.

mercato dei noli dry. Veniamo ora ad una considerazione sulla struttura della flotta e sul tonmile. Per anni si è discusso della necessità di avere navi più grandi per beneficiare di maggiori economie di scala dovute all'incremento delle distanze. Ebbene, è forse opportuno sfatare un mito: la maggiore dimensione delle navi ha influenzato negativamente il fenomeno dell' oversupply. Negli ultimi 50 anni la size media delle navi bulk si è più che triplicata passando da circa 28 mila dwt ad oltre 73 mila dwt. Tuttavia a tale aumento della dimensione non ha fatto riscontro un idoneo incremento del tonmile che giustifichi le economie di scala: paradossalmente, tale valore è cresciuto per quelle tipologie di merci definite minor bulk mentre per il major bulk (sostanzialmente Minerale di Ferro, Carbone e Cereali) si è addirittura ridotto, probabilmente a causa delle crescita in ambito cinese di due importanti suppliers costituiti da Australia ed Indonesia: A tutto questo va sommato l'effetto crescita flotta generato nel booming time della prima decade del nuovo millennio che ha ulteriormente esacerbato lo 'sbilanciamento' tra capacità ed utilizzo della flotta dry. A tal riguardo abbiamo condotto un esercizio misurando lo

sviluppo cumulato della domanda di tonnellaggio e dell'offerta nel periodo 1990-2020; l'esercizio ha generato il seguente risultato: In pratica vi sarebbe attualmente un'eccedenza di tonnellaggio di circa il 30%. La nostra stima è confermata da un'altra e più dettagliata analisi. Abbiamo, infatti, analizzato nel dettaglio le principali tipologie di traffico bulk , anche sulla base



Portnews

Focus

del tonmile . Abbiamo poi associato le suddette tipologie ai differenti segmenti di naviglio (ad esempio abbiamo supposto che il minerale di ferro venga trasportato al 100% tramite Capesize, e con questa anche il 50% circa del carbone e del coke. Abbiamo fatto idem con tutte le altre tipologie di merci bulk). La tabella sopra riporta le tonnellate (in miliardi) trasportate da ciascuna delle tipologie di navi dry nel 2019. Attraverso la stima della velocità abbiamo ricostruito la capacità di carico e di conseguenza il livello di utilizzo della flotta in ciascun segmento ed il totale dry , con i seguenti risultati: Come si può evincere, il mercato dry , in termini effettivi è oversupplied per circa il 9%. Tutto ciò indipendentemente da effetti non ricorrenti quali pandemie e fenomeni atmosferici straordinari.