



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 20 febbraio 2020



Prime Pagine

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

Primo Piano

19/02/2020	Ansa	23
Porti: Espo, confermato l' impegno per la sostenibilità		
20/02/2020	La Provincia di Civitavecchia Pagina 11	24
Assoporti e Propeller Club lanciano l'appello e si rivolgono al cluster marittimo: «Le norme portuali vanno semplificate»		
19/02/2020	FerPress	25
ESPO pubblica la posizione sugli obiettivi dei porti per la Green Deal. Presenti per Assoporti D' Agostino e Giannotti		
19/02/2020	Informare	26
L' ESPO esorta l' UE ad assicurarsi che le misure per la riduzione delle emissioni inquinanti non compromettano la competitività dei porti europei		
19/02/2020	Informazioni Marittime	28
Lo shipping lancia il suo Green Deal		

19/02/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	29
Incontro tecnico del Propeller Clubs nella sede di Assoporti			
19/02/2020	ship2shore.it		30
Propeller e Assoporti uniti nel chiedere maggior semplificazione normativa			
19/02/2020	Transportonline		31
Assoporti e Propeller, le norme portuali vanno semplificate			

Trieste

19/02/2020	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 1	32
Container record storico per Triest			
19/02/2020	Fortune Ita		33
Container e treni, i record del porto di Trieste			
20/02/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia)	Pagina 36	34
Porto, la Compagnia: «Serve chiarezza»			

Venezia

20/02/2020	Corriere del Veneto	Pagina 1	35
Mose, nuovo ultimatum delle imprese del Cvn E arrivano 20 milioni			
20/02/2020	Corriere del Veneto	Pagina 8	36
Mose, sbloccati 20 milioni dopo il diktat delle imprese «Ce ne sono 700 stanziati»			
20/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 1	37
«Senza soldi, stop al Mose». Spitz: pronti 58 milioni			
20/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 7	38
Le imprese non pagate: «Fermiamo il Mose» Spitz: pronti 58 milioni			
20/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 1	40
Mose, guerra delle imprese «Niente soldi, stop ai lavori»			
20/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17	41
Mose, stop alla manutenzione e alle prove Le aziende: «Non ci hanno mai pagato»			
20/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17	42
Consorzio, se ne va Nunziata dimissioni in vista dopo 3 mesi			
20/02/2020	Corriere del Veneto	Pagina 8	43
Crociere, guerra sul Canale nord ma anche gli ambientalisti sono divisi			
20/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	44
Grandi navi, ecco l' avamposto presentato ieri ai senatori			
20/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 24	46
Delegazione Lega al porto «Solidarietà ai lavoratori»			
20/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 37	47
Tutti contro il terminal Vgate			
20/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 40	49
VGate, il Comune dice "no" «Troppi danni al territorio»			
19/02/2020	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3	50
I porti del Nord Adriatico rinforzano l'alleanza			

Savona, Vado

20/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 20	51
Il semaforo dei croceristi attivo anche senza le navi			

20/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21	52
	Funivie, al Senato disegno di legge urgente del Pd	
19/02/2020	PrimoCanale.it	53
	Maltempo Savona, Benveduti: "Ministro De Micheli dia delle risposte su Funivie"	
19/02/2020	Savona News	54
	Tavolo sulle infrastrutture a Vado, non invitati Quiliano e Savona. Sindaco Caprioglio: "Scriverei una lettera al Mit"	

Genova, Voltri

20/02/2020	Avvenire Pagina 10	55
	Due inchieste per i cargo delle armi	
20/02/2020	Il Fatto Quotidiano Pagina 14	56
	Armi, arrestato il capitano della Bana	
20/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	57
	Arrestato il comandante della Bana caccia agli agenti segreti di Erdogan	
20/02/2020	Il Giorno Pagina 19	59
	«Nave fermata per traffico d' armi» Arrestato il comandante	
19/02/2020	Ansa	60
	Sospetto traffico di armi, arrestato comandante nave	
19/02/2020	Genova24	61
	Sospetto traffico d' armi, arrestato il comandante della Bana	
19/02/2020	PrimoCanale.it	62
	Sospetto traffico di armi, arrestato il comandante della nave Bana	
20/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 5	63
	I furti in porto simbolo del rischio prescrizione Dodici anni per arrivare alla prima udienza	
20/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 13	65
	Porto di Genova, la prua di Aponte sul terminal Sech: «Mi interessa»	
20/02/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 10	66
	Genova, Aponte sfida Singapore Un' offerta per il terminal Sech	
19/02/2020	Ansa	68
	Risiko dei terminal in porto a Genova, Msc sfida Singapore	
20/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4	69
	Container, crociere, Hennebique la sfida di Aponte sulle banchine	
19/02/2020	Ansa	71
	Msc pronta a investire su Hennebique	
19/02/2020	BizJournal Liguria	72
	Aponte: contrario alla fusione Sech-Psa, il terminal mi interessa	
19/02/2020	Informazioni Marittime	73
	Aponte vuole il Sech di Genova	
19/02/2020	PrimoCanale.it	74
	Aponte, numero uno di Msc, a Genova: super vertice in Regione	
19/02/2020	PrimoCanale.it	75
	Msc punta Hennebique e Ponte Parodi, Aponte a Genova: "No alla fusione Psa-Sech"	
19/02/2020	Genova24	76
	Porto di Genova, Msc pigliatutto: dopo Bettolo e le crociere vuole anche il terminal Sech	
19/02/2020	shipmag.it	77
	Aponte a Genova, finito il vertice in Regione	
19/02/2020	shippingitaly.it	78
	Aponte: "Bettolo e Sech insieme per fare un grande terminal"	
19/02/2020	Informare	79
	Nell' ultimo trimestre del 2019 il traffico delle merci nel porto di Genova è diminuito del -5,0%	

19/02/2020	shippingitaly.it	80
Dati definitivi porto di Genova: 53,6 milioni di tonnellate nel 2019 (-3%)		
19/02/2020	FerPress	81
Terzo Valico: primo incontro in Regione tra Toti e il commissario straordinario Maugeri		

La Spezia

20/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 42	82
Il collettivo dei portuali dice no al traffico di armi		
20/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38	83
«Viale Italia, meglio il tunnel della passerella»		
20/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38	84
Strali del fronte green' sui quattro accosti		
20/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38	85
«Quei cinque milioni vanno spesi meglio»		

Livorno

20/02/2020	Il Tirreno Pagina 13	86
E gli operai del porto protestano «Tagli e chiamano gli interinali»		
19/02/2020	Messaggero Marittimo	87
Presidio dei lavoratori Alp a Palazzo Rosciano		
20/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 53	88
«Porto, non rispettano le regole L'Authority deve intervenire»		
19/02/2020	Corriere Marittimo	89
Assofer, Pivetti: Livorno è un porto che funziona, servono le infrastrutture		
19/02/2020	FerPress	90
AdSP Mar Tirreno Settentrionale: Corsini incontra Assoferr. Pivetti, Livorno è scalo in crescita		
19/02/2020	Informare	91
Visita al porto di Livorno di una delegazione di Assoferr		
19/02/2020	Messaggero Marittimo	92
Stefano Corsini ha ricevuto la presidente di Assoferr		
19/02/2020	Messaggero Marittimo	93
Procedure di controllo alla merce <i>Redazione</i>		
19/02/2020	Corriere Marittimo	94
Alis- Grimaldi, Let Expo: "No al nanismo, le imprese devono crescere" / INTERVISTA		

Piombino, Isola d' Elba

20/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	96
Morani oggi incontra la ministra De Micheli «Il percorso procede»		
20/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 20	97
Porto, riunione fiume ieri con i vertici dell' Autorità di sistema		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/02/2020	Corriere Adriatico Pagina 14	98
«Piano antinquinamento, ancora nessun dato»		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 37	100
«Un contratto d' area per rilanciare la città»			
20/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 37	101
Gli operai ex Privilege impiegati nell' approdo			
20/02/2020	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 11	102
Ex Privilege: in attesa della riattivazione del cantiere via alla soluzione tampone per i metalmeccanici			
20/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 37	103
Porticciolo, Tidei: «Revocheremo la concessione all' attuale società»			
20/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 41	104
Porto-canale, parte la bonifica: banchina nord libera dai rifiuti			
20/02/2020	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 11	105
Un anno caratterizzato dal segno meno			
19/02/2020	La Provincia di Civitavecchia		106
L' allarme degli autotrasportatori: "Non viene garantito il servizio con la Sardegna"			
19/02/2020	La Provincia di Civitavecchia		107
Incontro al Mise sull' uscita dal carbone, Fiom: "Serve un progetto industriale per Civitavecchia"			

Napoli

19/02/2020	Informazioni Marittime		108
Disagi al porto di Napoli, Fai: "Superiamo controlli obsoleti"			

Brindisi

20/02/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 34	109
Piano per il Sud la strada è giusta ma non passa da Brindisi			
20/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 8 <i>FRANCESCO RIBEZZO PICCININ</i>	111
Riprende il cammino del Pug Progetto pronto per lo studio			

Manfredonia

20/02/2020	Quotidiano di Bari	Pagina 10	113
De Micheli: "Nessuna criticità sul piano ormeggi del porto"			
19/02/2020	Ansa		114
Porti:De Micheli,nessuna criticità Manfredonia, piano ormeggi			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

20/02/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 31	115
Authority Preziosi segretario generale			
19/02/2020	Il Dispaccio		116
Corigliano-Rossano (Cs), Stasi nuovo responsabile commissione Anci porti e aeroporti			

Olbia Golfo Aranci

20/02/2020	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 28	<i>PAOLO MERLINI</i> 117
	Ok della Regione, a Orosei 96 posti barca	
20/02/2020	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 28	118
	«Nell' assegnazione priorità ai residenti e prezzi politici»	

Messina, Milazzo, Tremestieri

20/02/2020	MF Pagina 2	<i>ELISABETTA RAFFA</i> 119
	Fiera di Messina, lavori in vista	
20/02/2020	Gazzetta del Sud Pagina 23	120
	Restyling della Fiera Aggiudicati i lavori dall' Autorità portuale	
19/02/2020	GiornaleDiLipari	121
	Un' offerta turistica integrata per Messina	
19/02/2020	Il Metropolitano	122
	Messina: aggiudicati lavori di riqualificazione e rifunionalizzazione dell' edificio, uffici e padiglione d' ingresso del quartiere fieristico	
19/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i> 123
	Messina: aggiudicati lavori quartiere fieristico	
19/02/2020	Il Dispaccio	124
	Reggio: domani conferenza su primi mesi di lavoro dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto	

Palermo, Termini Imerese

19/02/2020	The Medi Telegraph	125
	Un "Comitato Italia" per fare ripartire il Paese attraverso le infrastrutture / L' INTERVENTO	

Focus

19/02/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	127
	Il grande buco nero nei trasporti del coronavirus Colpite le rotte container con l'Europa e gli Usa	
19/02/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6	128
	«Coronavirus, serve piano d'emergenza»	
19/02/2020	Lloyd's List	129
	Carriers rev up blank sailing efforts amid coronavirus fallouts	
19/02/2020	Lloyd's List	130
	Coronavirus slows dry bulk market to a crawl	
19/02/2020	shippingitaly.it	131
	Allarme di Spediporto sui ritardi nei controlli sanitari alle merci	

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 30 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Politica Minacciata ancora la sfiducia a Bonafede. Nuove tensioni sulla giustizia in Parlamento. Salvini: niente trucchetti

Renzi va all'attacco, Conte fa muro

Il leader di Iv non affonda sulla crisi e chiede l'elezione diretta del premier. La replica: altre le priorità

LOGORARE E FRENARE

di Massimo Franco

Vedere passare in poche ore Matteo Renzi dai panni dell'incendiario a quelli del pompiere fa un certo effetto. Verrebbe da dire un effetto positivo, perché significa che la stabilità è salva, almeno per ora. Ma subito dopo ci si sente un po' spiazzati, perché si fa fatica a capire la logica di un'offensiva polemica che a questo punto si rivela fine a se stessa. E ha avuto come conseguenza esclusiva quella di inserire elementi di incertezza artificiosi quanto dannosi per una maggioranza che già stenta a darsi una fisionomia; e per un Paese che deve affrontare una situazione economica di oggettiva difficoltà.

Il leader di Iv ha l'aria del piromane divertito e insieme spaventato dall'inizio di incendio provocato, che incolpa gli altri di avere appiccato il fuoco. Dopo avere lasciato levitare il rischio di una crisi del governo di Giuseppe Conte, ha additato Palazzo Chigi e il Pd come attentatori alla tenuta dell'attuale maggioranza; e come cercatori di stampelle parlamentari per compensare l'eventuale defezione di Iv. È indubbio che in qualcuno degli alleati una tentazione dev'esserci stata. Alcuni hanno reagito alla guerriglia renziana con toni liquidatori e di sfida, esagerati e simmetrici ai suoi.

continua a pagina 2 e 3

Matteo Renzi all'attacco. «Volevano buttarci fuori dalla maggioranza, ma non ci sono riusciti» dice. Il leader di Italia viva annuncia anche di essere pronto a sfidare il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede, entro Pasqua. Alla Camera Iv vota ancora con l'opposizione. L'ex premier propone l'elezione diretta del capo del governo. Oltre che l'abolizione del reddito di cittadinanza. Sono altre le priorità, replica il premier Giuseppe Conte. «Basta con questo chiacchierico incomprensibile» taglia corto il segretario dem Nicola Zingaretti. E il leader leghista Matteo Salvini avverte: niente trucchetti.

da pagina 2 a pagina 9



BETTINI (PD) E L'IDEA DEI RESPONSABILI

«Stop al potere di veto»

di Maria Teresa Meli

«Siamo arrivati al limite»: l'esponente del Pd Goffredo Bettini, in un'intervista al Corriere, sottolinea: «Italia viva non ha rispetto. Uniamo le forze anti Lega».

a pagina 6

IL MILLEPROROGHE

Rc auto e medici: le novità

di Andrea Ducci

Dalla Rc auto familiare ai medici che potranno restare al lavoro fino a 70 anni. Sul Milleproroghe fiducia dalla Camera. Ora il provvedimento passa al Senato.

a pagina 8

Nella notte Duplice assalto in Assia. Almeno 5 feriti gravi. Fermato un giovane



Gli agenti della polizia davanti a uno dei bar della strage a Hanau. Le vittime sono otto. Le sparatorie in locali frequentati da immigrati turchi

Strage in Germania: otto morti Sparatoria sui clienti in due bar

di Paolo Valentini

Strage in Germania: otto morti e diverse feriti per due sparatorie ad Hanau, una città dell'Assia, a circa venti chilometri da Francoforte. L'assalto all'interno di un bar dove si fuma narghilé. La seconda sparatoria da un'auto in corsa.

a pagina 13

CITTADINANZA E VALORI

Lo ius culturae soltanto se c'è una reale integrazione

di Ernesto Galli della Loggia

La proposta di legge che va sotto il nome di ius culturae si propone di dare la cittadinanza italiana a tutti i giovani immigrati minorenni i quali, anche se non nati nella Penisola, abbiano tuttavia frequentato con profitto qui da noi almeno un ciclo scolastico di cinque anni o un corso di formazione professionale triennale. Come ho già detto in un articolo precedente, sono personalmente convinto che sia un precupio interesse dell'Italia avere cittadini di origini diverse da quelle tradizionali del nostro Paese, immigrati o figli di immigrati.

continua a pagina 34

REGOLE, LA STRETTA SUI VISTI

Effetto Brexit: per i ragazzi lavorare a Londra sarà più difficile

di Beppe Severgnini

La Gran Bretagna chiude le porte alle migliaia di giovani italiani che volano oltremare a fare i camerieri, i baristi o i parrucchieri. Dal 2021 per ottenere un visto sarà necessario un contratto di lavoro qualificato, almeno un diploma di scuola media superiore, conoscere bene l'inglese e avere un salario di 25.600 sterline l'anno.

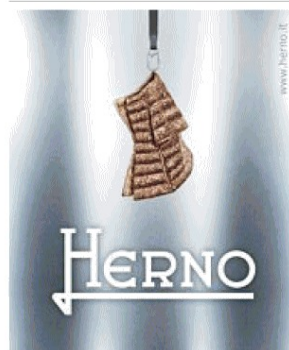
a pagina 10 Ippolito

LE FRASI DEGLI INDAGATI

Cerciello, alterate le intercettazioni

di Fiorenza Sarzanini

a pagina 21



IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Rosaria Schifani, vedova di uno degli agenti della scorta di Falcone, è precipitata dentro l'ultimo atto di una tragedia greca. Tutti ricordano il primo: il suo appello durante i funerali, quando si rivolse agli uomini della mafia «presenti e non», chiedendo loro di ingiocchiarsi e di cambiare, «ma tanto loro non cambiano». Scandiva le parole con timbro straziato e straziante, lontana anni luce dallo spettacolo del dolore che la tv avrebbe poi trasformato in un genere. Lei era autentica. Aveva vent'anni, allora, e un bambino di pochi mesi. Lo ha cresciuto da sola fino alla laurea, fino a farne un capitano delle Fiamme Gialle. Stava iniziando a tirare il fiato, quando l'altro giorno ha scoperto che suo fratello Pino — lo zio di suo figlio, il cognato di uno

Sorella Coraggio

dei martiri di Capaci — era stato arrestato per associazione mafiosa. Pare che davanti al boss avesse preso le distanze dal discorso della sorella: in quel mondo all'incontrario, sono i cattivi che si vergognano dei buoni. Dopo una notte in bianco bagnata dalle gocce dei calmanti, la signora Schifani ha parlato con il nostro Felice Cavallaro, e ancora una volta è risuonata la voce di una donna dello Stato. Ha chiesto scusa per «il mostro in famiglia». E ha intimato a questo fratello, che chiama Caino e non sente da anni, di confessare tutto e di «accettare il giudizio degli uomini, non solo quello di Dio, altrimenti io lo ripudio per sempre». «Loro non cambiano», è vero. Per fortuna non è cambiata neanche lei.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





A proposito di **prescrizione**, Giovanni **Impastato** spiega al Fatto qual è la vera barbarie: "Chi **depistò** l'indagine sugli assassini di Peppino l'ha **fatta franca**"



Giovedì 20 febbraio 2020 - Anno 12 - n° 50
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

GENOVA Bucci: Frece Tricolori con vista urne

Il Ponte non è pronto: lo inaugurano lo stesso

La politica ligure ha deciso: la fine dei lavori del viadotto che sostituirà il Morandi sarà il 28 maggio, nei giorni delle elezioni regionali in cui sarà candidato il presidente Toti. C'è solo un problema: sarà su per allora?

MOIZO A PAG. 15



ENI L'ad chiede al governo la riconferma

Eni, 10 ottimi motivi contro il Descalzi-ter

L'accusa più pesante è legata alla mega-tangente (oltre 1 miliardo di dollari) che secondo i pm il colosso energetico avrebbe pagato nel 2011 ai politici nigeriani per il ricco giacimento Opl 245

BARBACETTO E FELTRI A PAG. 9



Panzanavirus

MARCO TRAVAGLIO

Chi, fra qualche anno, farà l'inventario dei danni inferti a questo povero Paese dai due Matteo si domanderà come sia stato possibile che negli anni 10 del Secondo millennio due mitomani di quel calibro godessero di tanto spazio e credito non fra gli psichiatri, ma nell'establishment, dunque nei media, quindi fragli elettori. Oggi pare impossibile, ma fino a due anni fa un caso umano come il Matteo minor che sta rottiando il suo governo a maggior gloria del Matteo maior dettava la linea a tutte le élite imprenditoriali, finanziarie, giudiziarie, politiche ed editoriali. Pronto a tutto pur di compiacerlo, anche a trasformare i suoi peti in Chanel n. 5. Il caso Consip, che il Fatto racconta fin dal primo giorno, è il perfetto paradigma di questo monumentale tradimento della verità e della decenza. Come sa chi ci legge e non sa chi legge certi giornali, il gip romano Gaspare Sturzo ha appena demolito le non-indagini della Procura di Roma per aver salvato dai guai Tiziano Renzi, Verdini e altri a colpi di errori e omissioni mentre indagava su chi aveva osato scoprire lo scandalo: dal pm Woodcock (con l'amica Sciarrelli) al capitano Scafarto. Noi quellennebbie e quellesabbie le abbiamo raccontate giorno per giorno, mentre giornali e tv fabbricavano il dogma dell'Immacolato Pignatone e la leggenda del Santo Rottamatore.

L'11 aprile 2017 si scoprì che Scafarto, nell'informativa su migliaia di intercettazioni, aveva invertito i nomi di Bocchino e Romeo (riportandoli correttamente nelle trascrizioni allegare) e fu indagato per falso e cacciato dall'Arma, Renzi gridò al complotto contro il suo babbo. A Tg3 Linea notte un Maurizio M'annoi insolitamente vispo trillò: "Colpo di scena! Tiziano Renzi non c'entra!". Poi riportò come oracolo il commento di San Matteo Martire: "Miopadre ha pianto, Grillo vergognati" (così, a cazzo). Francesco Verderami del Corriere si unì al festino: "C'è un giudice a Roma: il procuratore Pignatone!" (che poi era il pm). Umberto De Giovannangeli della fu Unità denunciò i "corpi dello Stato manipolatori", roba da "Repubblica delle banane", ergo aboliamo la cronaca giudiziaria ("basta pubblicare i brogliacci delle Procure"). Repubblica titolò in prima pagina: "Due carte truccate", "Finti 007 e intercettazioni: così hanno manipolato le carte per coinvolgere Palazzo Chigi". E sentenzia a firma Carlo Bonini: "Sembra una faccenda uscita dalla sentina dei giorni peggiori della storia repubblicana". Un carabinieri che inverte due nomi paragonato al Piano Solo, al golpe Borghese, alla strategia della tensione, alle stragi di Stato, alla P2, forse al caso Moro.

SEGUE A PAGINA 24

RENZI A RENZI L'ULTIMO BLUFF A "PORTA A PORTA"

CHIAMATE L'AMBULANZA

TUTTI I MEDIA APPESI AI SUOI SPARI A SALVE: "PREMIER ELETTO", PATTO CON LA DESTRA (CHE LO IRRIDE), VIA REDDITO E BONAFEDE (LO DICE DA UN MESE). CONTE LO IGNORA

DE CAROLIS, MARRA E ZANCA A PAG. 2-3



LE INDAGINI "DIMENTICATE"
Consip: i pm ripartono da Bonifazi, Marroni & C.

LILLO E PACELLI A PAG. 6-7

CHE STRANA "MEDIAZIONE"
Air Force Renzi: Alitalia incassò 16 mln indebiti

PIPTONE A PAG. 7

FLOP E GAFFE A RIPETIZIONE
Dopo l'Emilia, le Sardine non ne azzeccano una

GIARELLI A PAG. 5

PARLA LA DONNA



Vittima di revenge porn e licenziata: danni d'immagine

CROCE A PAG. 11

EFFETTO BREXIT



Stop ai camerieri: Londra vuole solo immigrati "colti"

PROVENZANI E UN COMMENTO DI TOMASO MONTANARI A PAG. 20

FACEBOOK Pagina web da decine di migliaia di fan

"Milf con Salvini": è satira, ma i leghisti si iscrivono

TOMMASO RODANO

Ricordarci che Internet è insieme la causa e la soluzione di tanta parte delle miserie del mondo, ecco la pagina Facebook definitiva sulla politica italiana. Si chiama "Milf con Salvini - cucina marchigiana". Dif-

fonde contenuti fasulli, satirici, come se fossero opera del "capitano" vero. Roba talmente sciocca, sgrammaticata e volgare che nessuna persona seniente potrebbe credere provenga davvero da un ex ministro della Repubblica. Forse.

SEGUE A PAGINA 5

La cattiveria

Brunetta: "Renzi ha molto in comune con noi". Il babbo

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

FRANKENSTEIN & C.

"Ai poster l'ardua sentenza": l'affare dei cinemanifesti

DI FAZIO A PAG. 22



il Giornale



GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 43 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 il Giornale (ed. nazionale)

L'EDITORIALE

QUEL PONTE CHE SCAVALCA LA BUROCRZIA

di Alessandro Sallusti

Leri l'altro a Genova è stata completata la costruzione del diciottesimo e ultimo pilastro del ponte che andrà a sostituire il Morandi, il cui crollo, nell'agosto del 2018, provocò 43 vittime. L'inaugurazione della nuova struttura, un capolavoro di ingegneria e di architettura firmato da Renzo Piano, è prevista per giugno, giusto a un anno dall'apertura del cantiere. È la prova che in Italia quando si vuole è possibile fare grandi opere velocemente e bene, che sul Paese non grava una maledizione divina che ci condanna all'immobilismo e allo sperpero.

Sapete perché a Genova è stato possibile? Semplice: perché la politica, la magistratura penale e civile, ecologisti, ambientalisti, burocrati, faccendieri, mafiosi, nani e ballerine sono stati tenuti alla larga dalle decisioni e dai lavori. Fuori tutto lo Stato, nella cabina di regia solo i vertici di due grandi imprese italiane, la Salini (privata) e Fincantieri (pubblica), un commissario responsabile di tutto (il sindaco di Genova Marco Bucci) e un supervisore (il governatore della Liguria Giovanni Toti). Fine dell'elenco e delle discussioni su cosa e come agire.

A fare ci pensano mille operai che ruotano sul cantiere ventiquattr'ore al giorno, sette giorni alla settimana: da giugno scorso una pausa solo a Natale.

Vedrete che quando sarà inaugurato si dirà di un «miracolo a Genova». Io parlerei più di un «modello Genova», che a differenza dei miracoli è cosa umana e ripetibile ovunque, in qualsiasi momento, ed è l'unica strada concreta per rimettere in moto l'economia del Paese. In Italia ci sono ventiquattro grandi opere bloccate da burocrazia e cavilli che valgono quasi 25 miliardi. Il paradosso è che non mancano i soldi, ma i timbri.

L'Ance, l'associazione che raduna i Comuni, ha calcolato che un loro sblocco avrebbe un riflesso sull'economia, con l'indotto e i vantaggi, di 86 miliardi e di 380mila posti di lavoro.

E allora viene da chiedersi: perché invece di tante chiacchiere non varare ventiquattro modelli «ponte di Genova», o almeno abolire il macchinoso codice degli appalti, limitare l'invasione delle tante autorità di controllo, togliere le leggi manettate che frenano funzionari e dirigenti pubblici che, per paura, non firmano più neppure un autografo? Qui non servono i miracoli, basterebbe un governo liberale, pragmatico e capace. Purtroppo quello che abbiamo è tutto l'opposto.

ENNESIMO PENULTIMATUM SOLTANTO PAROLE RENZI TIENE IN PIEDI CONTE

«Via il reddito e sfiducia a Bonafede». Ma non strappa
Voli di Stato, caccia a Salvini anche nei cieli

■ «Io sono buono, però non voglio morire grillino. Abbiamo passato giornate difficili, solo che non voglio diventare la sesta stella...», avverte Matteo Renzi dal salotto di Porta a porta. Ma, di fatto, allunga la vita al governo Conte mentre lancia l'elezione diretta del premier. Intanto i pm inguainano Salvini anche sui voli di Stato.

Cesaretti e Scafì alle pagine 2 e 4-5
servizi da pagina 2 a pagina 9

UN GESTO SPONTANEO E DIVINO

Dallo schiaffo al bacio in fronte Quel Papa «fisico» così umano

di Vittorio Macioce



CONTATTO Il fedele che ha baciato il Papa nell'udienza del mercoledì

Beati i miti perché erediteranno la terra. Non scommettere sulla sua età. È indefinita. È tutti e nessuno. Ha una felpa azzurra, con il cappuccio bianco e un volto segnato dal tempo. È arrivato qui, in questo mercoledì di udienze papali, al seguito di Michel Lonsdale, vecchio attore e pittore francese. Tutti e due fanno parte di Rinnovamento carismatico, il movimento (...)

segue a pagina 13

I RETROSCENA

IL PREMIER

Giuseppi non si fida:
non mi lascio friggere

di Adalberto Signore

Alla fine il sismografo non è andato fuori controllo, come invece facevano supporre i roboanti proclami di guerra della vigilia. Anche ieri, però, all'interno della maggioranza è stata (...)

segue a pagina 3

ITALIA VIVA

Addio Germanicum
se Matteo la spunta

di Augusto Minzolini

Lo schema di Matteo Renzi è semplice. Come in ogni mossa politica che si rispetti ha un obiettivo «massimo» e un obiettivo «minimo». «Abbiamo una grande occasione - osserva (...)

segue a pagina 2

PORTE SOCCHIUSE AGLI EUROPEI

Brexit, arrivano i paletti: si integra chi sa la lingua

di Massimo Arcangeli

Sono le 23 (ora locale) del 31 gennaio: scatta il Brexit Day. Nel condominio di un quartiere popolare di Norwich c'è intanto chi affigge manifestini celebrativi dello storico evento. Recano il titolo Happy Brexit (...)

segue a pagina 12
Zamberlan a pagina 12

IN MANETTE A PALERMO

Scotto, il boss della mafia col reddito di cittadinanza

Malpica a pagina 9

CLIENTI A PROCESSO

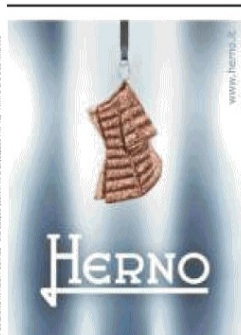
I pirati
delle pay-tv
sono i nuovi
ladri da tastiera

di Giuseppe Marino

Ha avuto una momentanea fortuna in tv la scena del «faccia a faccia con l'hater». Le redazioni dei talk show rintracciavano chi perseguitava un personaggio famoso insultandolo sui social network e lo facevano incontrare davanti alle telecamere con il bersaglio dei loro insulti. È successo con vari volti noti, da Emma Marrone ad Alba Parietti. Il risultato è stato sempre lo stesso: i leoni da tastiera si trasformavano in cagnolini da salotto, si scusavano e ammettevano di avere perso ogni freno inibitore. Il finale era così scontato che la scena ha perso appeal e i talk show sono passati ad altre gag più scoppiettanti. Anche per i «ladri da tastiera» è un po' lo stesso: viati da anni di fruizione gratuita di contenuti intellettuali non ci si rende conto (...)

segue a pagina 16
Alfano a pagina 16

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN ALBO REGIONE DEL 2020) CON IL 2° SOSTEGNO N. 481 ART. 1 C. 103 MILANO



I GUARITI SUPERANO I CONTAGIATI

Il Coronavirus fa crollare i gas serra cinesi È il primo contagio «ecologico» della storia

di Felice Manti

Il Coronavirus sta aiutando il pianeta. O almeno così dovrebbero pensarla i «gretini» ossessionati dalle emissioni di Co2, che in Cina si sono ridotte del 25% per colpa delle fabbriche chiuse. Secondo i dati del sito Carbon Brief, che ha pubblicato uno studio del centro finlandese Crea (Centre for research on energy and clean air) solo nelle ultime due settimane i gas serra sono passate da 400 a 300 milioni (...)

segue a pagina 14 con Angeli

L'INTERVISTA

Boldi, una vita
nel cinema:
«Per fare ridere
metto la faccia»

Cinzia Romani

a pagina 24

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali
per la valorizzazione
di asset bancari
finanziari e assicurativi

MILANO ROMA

ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

800-013458



Oggi l'ExtraTerrestre

USA E GETTA Per ogni bambino in Italia si utilizza una tonnellata di pannolini, dannosi per la salute e per l'ambiente. L'alternativa? Bio, naturali e lavabili



Visioni

BERLINALE 70 «Numbers», il film girato da Oleg Sentsov da un carcere di massima sicurezza in Siberia
Cristina Piccino pagina 12



L'ultima

BUENOS AIRES Scoperta la villa del generale torturatore Peyón. Parla la testimone Liliana Pellegrino
Carmen Baffi pagina 16

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 2020 - ANNO L - N° 44

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

IL PICCOLO CABOTAGGIO DI UN EX LEADER

NORMA RANGER

Rieccolo con il sindaco d'Italia, con l'abbracciata del "riapriamo i cantieri" come se non fossimo stati già vaccinati dal suo Sbloccatitalia, con le minacce di sfiducia a ministri e le richieste di abitare sul reddito di cittadinanza. L'ex uomo solo al comando, l'ex segretario osannato dal Pd quando vinceva tutte le elezioni, era ieri la stessa persona che oggi va in Pakistan per affari mentre guida in parlamento un gruppo di senatori e deputati sotto il simbolo del sopravvissuto partito socialista dell'onorevole Nencini. È la stessa persona che ingaggia battaglie sulla prescrizione naturalmente in nome dello stato di diritto votando con il centrodestra.

Sembrerà strano ma proprio un manovriero eccellente come lui poi non si accontenta di possibili mediazioni nella maggioranza e minaccia crisi di governo a orari regolari come un orologio svizzero. E mentre esercita la professione di sfasciacarrozze, dalle montagne pakistane ci dà appuntamento alla tavola che ogni sera il buon Vespa apparecchia per chi si rivolge alla sua benevolenza. Da un altro salotto tv, quello di Fabio Fazio, fece fallire il tentativo di accordo Pd-M5S dopo il 5 marzo di due anni fa, salvo resuscitarlo una volta deciso che avrebbe giocato il ruolo di mina vagante con una scissione-lampo.

Che un governo di coalizione nato a ferragosto sia sottoposto a verifica permanente per trovare l'accordo sui migranti come sulla scuola, sui cento tavoli di aziende in crisi o sul salario minimo sembrerebbe normale amministrazione per un'inedita alleanza stracolma di contraddizioni, scelte politiche ambigue, difficoltà intrinseche. Non però per chi come Renzi, o come Salvini, mal sopporta la mediazione vivendo nell'arroganza del comando fino a invocare il presidenzialismo.

Quando Renzi disarcionò Letta, con l'avallo di tutto il Pd, fu l'inizio della fine, che arrivò dopo due anni con il referendum costituzionale. Ora vorrebbe replicare dando il benservito a Conte, insopportabile rivale nei sondaggi. Oltretutto il suo ego smisurato è tormentato dal fatto che al posto di capotavola del governo siede il suo ex partito mentre a lui è riservato uno strapuntino (piuttosto le sue ministre disertano le riunioni del governo). Inutile ricercare un senso politico se l'unico senso del suo agitarsi è dettato da un'ansia di prestazione tipica del leader sconfitto, ridotto al piccolo cabotaggio.

IL LEADER DI IV DETTA LE CONDIZIONI PER SFINIRE GLI ALLEATI. LA CONTROMOSSA DI CONTE

La bomba di Renzi è solo un cerino

■ Non è ancora crisi, ma Renzi ha portato le lancette vicinissime al punto di rottura: mozione di sfiducia a Bonafede se non cambia la legge sulla prescrizione entro Pasqua e proposta di riforma costituzionale: l'elezione diretta del premier. Con quale governo? «Mo-

dello Nazareno con Conte premier o governo istituzionale». Quindi l'economia: «Dobbiamo sbloccare le opere e se Conte vuole un piano shock parta dall'eliminare il reddito di cittadinanza». Renzi sa che le sue proposte saranno respinte. Ma non vuole essere lui a

rompere, punta a essere messo alla porta. La contromossa di Conte è pronta. Si presenterà in parlamento con il Piano 2020-2023, una lista di provvedimenti per rilanciare l'economia, e su quello verificherà chi sta nella maggioranza e chi no. **COLOMBO A PAGINA 2**

TUTTI CONTRO TUTTI SULLA GIUSTIZIA Sfiducia, ri-ultimatum a Bonafede

■ Italia viva vota di nuovo con la destra sulla prescrizione, alla camera il governo rischia e si salva con il voto della presidenza della commissione. Al senato

la Lega tiene in ostaggio i lavori sulle intercettazioni: oggi la sfiducia. E Renzi rilancia e corregge la minaccia al ministro della giustizia. **FABOZZI A PAGINA 3**

Foto Virginia Mayo/Ap



La riforma dell'immigrazione del governo Johnson sgretola il mito dell'Inghilterra a portata di mano. Per ottenere il visto ci vorranno 70 punti. Tra i requisiti per essere ammessi a lavorare: parlare inglese, un buon salario e adeguate competenze **pagina 7**

Autonomie Parlamento all'angolo nel testo del ministro Boccia

MASSIMO VILLONE

Nella proposta sull'Autonomia differenziata del ministro Boccia, per il consiglio dei ministri, il ruolo del parlamento è sostanzialmente azzerato. Quanto al procedimento, nell'art. 1, co. 2, leggiamo che il governo sottoscrive con il presidente della regione uno schema di Intesa preliminare.

— segue a pagina 15 —

INTERVISTA A NOURY Amnesty: «Zaki libero, è tempo di agire. Ora»



■ Sit in ieri a Bruxelles, Trieste e Roma, al grido di «Patrick Zaki libero subito», organizzati da Amnesty International insieme a Fnsi, sindacati, Arci, Articolo 21 e molte altre associazioni. Intervista al portavoce di Amnesty: Riccardo Noury: «Se sabato Patrick non verrà scarcerato, l'Italia richiami l'ambasciatore». **MARTINI A PAGINA 6**

Fuoriorario Lavorare meno, lavorare tutti. Per salvare il Pianeta

MARIO AGOSTINELLI, BRUNO RAVASIO

Il rapporto fra tempo di lavoro e tempo di vita ha storicamente informato nel corso del secolo scorso le lotte per ridurre l'orario di lavoro. Ma oggi il dominio del tempo - nella produzione, nella comunicazione, nel consumo, nelle relazioni sociali - sta passando alle macchine e agli algoritmi che le governano.

— segue a pagina 15 —

SCIOPERO IN LOMBARDIA I corrieri in appalto bloccano Amazon



■ Per la prima volta da quando è in Italia il gigante Amazon viene bloccato da uno sciopero. Ieri in tutta la Lombardia non consegnati il 90% dei pacchi, quasi 250 mila. È la protesta dei driver iscritti ai sindacati confederali che chiedono condizioni di lavoro migliori. E Amazon è costretta a trattare. **FRANCHI A PAGINA 5**

Poste Italiane SpA - p. D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Sped. in abb. post. 02/2020
9 771025 215000



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 50
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 20 Febbraio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

La serie
Montalbano in tv
la prima volta
senza i papà
Camilleri e Sironi
Ilaria Iavarino



Arte e politica
Brexit, la vendetta Ue
«Il British restituisca
i marmi del Partenone»
Laura Larcian a pag. 9



L'intervista
Albertini: «Il Barça
si può battere
ve lo assicuro
da ex blaugrana»
Bruno Majorano a pag. 17



L'analisi
Il duello
per occupare
il Centro
della politica

Alessandro Campi

Noi italiani abbiamo insegnato al mondo la necessità, applicata soprattutto all'arte politica, di tenere separata l'apparenza dalla realtà. E l'utilità pratica che può derivare dal dire una cosa intendendone in effetti una diversa o opposta, dall'annunciare un'azione per poi farne un'altra. Senza contare il vantaggio che deriva, quando si vogliono confondere le idee agli avversari, dall'adozione di comportamenti che a prima vista possono risultare del tutto insensati e immotivati.

Continua a pag. 39

Le idee
La campagna
elettorale
fa male
alla crescita

Enrico Del Colle

Se consultiamo una qualsiasi enciclopedia, alla voce "debito pubblico" leggiamo che si tratta di "quello contratto dallo Stato, secondo apposite norme di diritto pubblico, ottenendo denaro a prestito dai privati per sopprimere a necessità per le quali non bastano gli introiti fiscali". Seguendo questa impostazione lo Stato del nostro Paese presenta a fine 2019 un debito di poco più di 2400 miliardi di Euro (fonte Bankitalia).

Continua a pag. 39

Sardine, il flop di Napoli fa partire la resa dei conti

► Il leader Santori contestato dagli attivisti: «Piazza vuota e sei scappato»
Il portavoce campano cacciato. A rischio il forum fondativo a Scampia

Il reportage I grandi artisti abbandonati



Una delle opere di Sol LeWitt nella stazione metro di Materdei

Qualcuno salvi dai vandali
il metrò più bello del mondo

Gennaro Di Biase in Cronaca

Valentino Di Giacomo a pag. 5

Tensioni al governo
Renzi: Conte abolisca il Reddito
Ma il grande strappo è rinviato

Appello di Renzi a tutti i partiti: «Elezioni dirette del presidente del Consiglio». Poi sfida
Conte: «Abolisca il Reddito». Ma il grande strappo è rinviato. Servizi alle pagg. 2 e 3

Tv pirata, ora i clienti
rischiano grosso
denunce e condanne

Scoperti 223 utenti via Whatsapp e carta di credito
Nel mirino della Finanza altri 800 profili sospetti

Il giallo nel giallo
Inchiesta Cerciello
sbagliate le traduzioni

Mercoledì il processo ai due statunitensi che hanno ucciso il brigadiere dei carabinieri Cerciello a Roma. Ma errori clamorosi emergerebbero dalla traduzione in italiano delle intercettazioni del killer Finnegan. Omesa la frase: «Non sapevo fosse un agente». La difesa chiede di ascoltare l'interprete.

Del Gaudio e Di Fiore a pag. 9

Errante a pag. 8

Il calo demografico
Se solo
i benestanti
continuano
a fare i figli

Alessandro Rosina

Lavoro e reddito sono saldamente in cima alle preoccupazioni degli italiani, come continuamente ribadito da varie indagini che sondano il clima sociale del Paese. Del resto ci sono dati oggettivi che stanno alla base di tali assilli. Siamo uno dei Paesi avanzati che - prima, durante e dopo la recessione - crescono di meno e che presentano tassi di occupazione tra i più bassi, soprattutto sul versante giovanile e femminile.

Continua a pag. 38

La ricerca dell'Oms
Obesi, il boom
«A 15 anni
peso già
cento chili»

Il numero di bambini e adolescenti obesi è aumentato di 11 volte in 40 anni. A denunciarlo è il Rapporto realizzato da Unicef, Organizzazione mondiale della sanità e Lancet che vede l'Italia al 26esimo posto su 180 Paesi per la capacità di offrire ai suoi figli una buona qualità della vita sebbene non metta in campo sufficienti azioni per garantire loro un futuro sostenibile. «A 15 anni pesavo già cento chili», il racconto choc di Ciro, un ragazzino napoletano che è ricorso al nutrizionista per «imparare» a mangiare sano.

Calò e Capone a pag. 10

Scampia Oggi via agli abbattimenti
Vele, addio al totem del male
dall'utopia al fortino dei clan



Antonio Menna in Cronaca

SECURITY 60®
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIEFFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60® PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTA'

www.security60.it

www.tecnometalsystem.it



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 50
ITALIA
Sped. in A.P. D.L. 350/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c. 1 DOR RM

NAZIONALE

Giovedì 20 Febbraio 2020 • S. Eleuterio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Prenta le notizie su ilmessaggero.it

Il libro
Guido Maria Brera:
«Finanza globale
vi racconto
i suoi protagonisti»
Musolino a pag. 21



A marzo in tv
Torna Montalbano:
Zingaretti regista
orfano di Camilleri
«Quanta ansia»
Ravarino a pag. 24



Coppe europee
Roma, con il Gent
vietato sbagliare
Valanga Atalanta
sul Valencia: 4-1
Carina e Trani nello Sport



Il Messaggero
WROOM
motori.ilmessaggero.it

Matteo-Giuseppe
I duellanti
del Centro:
ne resterà
soltanto uno

Renzi-Conte, strappo rinviato

►Il leader Iv: «Ora premierato anche con un nuovo governo. Stop al Reddito, sfiducia a Bonafede»
Palazzo Chigi: «Non ha il coraggio di rompere». E chiude sulle riforme, no anche dal centrodestra

Alessandro Campi

ROMA Strappo rinviato tra Renzi e il premier Conte. Acquaviti, Gentili, Pirone e Pucci alle pag. 2, 3 e 4

Contentioso tra Regno Unito e Ue per la restituzione dei marmi del Partenone



Brexit, dal 2021 entrano solo migranti già qualificati e che parlino inglese

I marmi del Partenone al British Museum, la Grecia li vuole indietro (foto EPA). Larcen e Marconi a pag. 9

Il vertice con i sindacati

Statali, più soldi per il contratto
Il Tesoro apre all'ipotesi 100 euro

Andrea Bassi

I confronto sul rinnovo del contratto degli statali è entrato nel vivo. Per la prima volta, è arrivata dal governo un'apertura ad aumentare gli stan-



ziamenti per il pubblico impiego. Accanto al ministro della Funzione pubblica Fabiana Dadone, ieri erano presenti al tavolo anche due esponenti del ministero del Tesoro.
A pag. 17

Caso Autostrade, stop alle trattative revoca congelata

►L'ok al Milleproroghe taglia-indennizzi
sposta alla fine di marzo lo scontro finale

Umberto Mancini

Tempo scaduto o quasi per Autostrade. Il governo ha infatti deciso di lasciare nel limbo la trattativa con Atlantia, affidando al decreto Milleproroghe, che ieri ha ottenuto la fiducia, il compito di far naufragare lentamente una possibile mediazione. Al governo non bastano le proposte del gruppo.

Il risiko bancario

Ubi gela Intesa Sp
«L'offerta non va»

Rosario Dimito

Risposta gelida di Ubi a Intesa: «Offerta non concordata». A pag. 6
Orsini a pag. 6

Libia, colpito il porto della capitale. Negoziati fermi Bombe di Haftar, Tripoli in fiamme

Gianandrea Gaiani

La «morte» dell'agonizzante Operazione Sophia, sancita lunedì dal Consiglio degli Esteri dell'Unione Europea, non denterà molti rimpianti. Varata nell'estate del 2015 per «interrompere il modello di business» dei trafficanti di esseri umani di fatto si è limitata a contribuire a soccorrere migranti illegali e sbarcarli in Italia. Una criticità risolta l'anno scorso quando il governo giallo-verde, su iniziativa di Matteo Salvini, cambiò linea.

Continua a pag. 27
Mangani a pag. 11

Virus, la specialista in Giappone
Dallo Spallanzani alla Princess
«Ripartiamo a casa gli italiani»



ROMA «Qui la situazione è pesante, ma stiamo facendo del nostro meglio», dice al telefono un giovane italiano dell'equipaggio della Diamond Princess. Intanto dallo Spallanzani arriva in Giappone la specialista: «Ripartiamo a casa gli italiani».

Evangelisti e Scarpa a pag. 8

SCORPIONE PRONTO PER IL SUCCESSO

Buon giorno, Scorpione! Come segno d'acqua, elemento astrale che simboleggia la variabilità del vostro vivere, siete anche voi stimolati dal Sole in Pesci. Un po' di fortuna effettivamente c'è, sia negli affari che nel lavoro e in amore. Arrivano cambiamenti, grazie anche al favore di altri pianeti. Soltanto Urano in Toro, opposizione, potrebbe intervenire a gamba tesa proprio quando siete davanti alla porta. Marte però vi farà segnare. Auguri.

L'oroscopo all'interno

Le frasi dei due americani sarebbero state snaturate «Cerciello, dialoghi tradotti male»

Valentina Errante

I dialoghi del 2 agosto a Regina Coeli tra Elder Lee Finnegan, il padre e l'amico di famiglia, l'avvocato Michael Peters Craig, intercettati dai carabinieri, saranno un altro argomento di scontro al processo che il 26 febbraio vedrà sul banco degli imputati Elder e Gabriel Natale Hjorth per rispondere dell'accusa di omicidio. Nell'ultima informativa sulla morte di Mario Cerciello Rega, ucciso dal turista con 17 coltellate lo scorso luglio, le trascrizioni in italiano non corrispondono alle frasi.

A pag. 13

Inchiesta Gdf: 223 denunce
Eventi sportivi e film piratati
nei guai i clienti delle pay-tv



ROMA Per la prima volta sono stati denunciati i clienti: cittadini che hanno utilizzato abbonamenti pirata delle pay tv per guardare in maniera illegale serie, film ed eventi sportivi. Il Nucleo speciale beni e servizi ne ha individuati 223. Con la nuova legge rischiano fino a 8 anni di carcere.

A pag. 12

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

il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 20 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Dossier sicurezza in Emilia Romagna

**Task force della polizia
«Arrivano 144 agenti
per vigilare le strade»**

Pandolfi e Tempera alle pagine 8 e 9



Spallata di Renzi: voglio il premierato

Il leader di Italia viva rilancia le riforme. E insiste: pronti a sfiduciare Bonafede. Ira di Pd e M5s. Conte: porterò la crisi in aula Servizi alle p. 6 e 7

La tutela del copyright

**Chi è complice
dei pirati
apra gli occhi**

Pierfrancesco De Robertis

I controlli, certo. Le sanzioni, ovvio. Le indagini, naturalmente. In fondo stiamo parlando di attività illecite. Ma non è con lo stato di polizia digitale che vinceremo la lotta contro i pirati del web, signori che si approfittano del lavoro di altri e su quello conseguono illegalmente ingenti guadagni. I pirati sono una metà del cielo, e come in tutti i contrabbandi c'è chi vende e c'è chi compra. E' quindi su questi che occorrerà fermare un attimo l'attenzione, sui tanti che senza pensarci troppo scaricano film, acquistano musica o giornali «al nero», si procurano una tesserina pirata per vedere tv a pagamento.

Continua a pagina 2

**DENUNCIATI PER LA PRIMA VOLTA IN ITALIA I CLIENTI DELLE PAY TV PIRATE
FILM, GIORNALI, SPORT E MUSICA: IL GRANDE FURTO CHE SI CONSUMA SUL WEB**



Prosperetti, Passeri e Comelli alle pagine 2, 3 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna, si parte lunedì

**Boom di spaccate,
'ronde' notturne
dei commercianti
per la sicurezza**

Tempera in Cronaca

Bologna, è il secondo caso

**Scritta antisemita:
stella di David
vicino al ghetto**

F. Moroni in Cronaca

La mappa in provincia

**Autovelox vietati
sulla Fondovalle,
in arrivo sulla Futa**

Pederzini in Cronaca



Giro di vite dei ministri Lamorgese e Bonafede

**Andranno in carcere
anche i piccoli spacciatori**

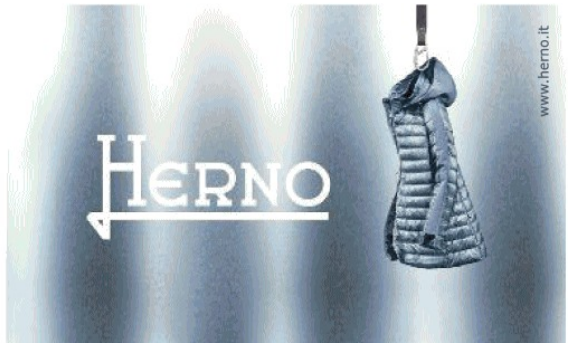
Farruggia a pagina 15



Dopo la morte di Camilleri e del regista Sironi

**Torna Montalbano,
due volte orfano**

Bertuccioli a pagina 27





IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CCXXIV - NUMERO 43, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

COSÌ LA CINA DIEDE L'ORDINE VIA MAIL «I MEDICI NON PARLINO DEL VIRUS»

GLI ARTICOLI / PAGINA 6



GLI EFFETTI SULL'ECONOMIA Ecco perché lo choc sarà peggiore della Sars

CARLO COTTARELLI / PAGINA 7

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 13
Genova	Pagina 19
Cinema/Tv	Pagina 36/41
Xte	Pagina 37
Sport	Pagina 42
Meteo	Pagina 47

APERTURA ALLA DESTRA, SALVINI DICE NO

Mossa di Renzi per sfidare Conte «Elezione diretta del premier»

L'idea di un governo istituzionale a guida Draghi
E rilancia la sfiducia a Bonafede sulla prescrizione

Svolta presidenzialista di Renzi, che evoca l'elezione diretta del premier e avvicina Italia viva a un tema simbolo della destra. Ospite di "Porta a Porta", Renzi ha confermato di essere disposto a sfiduciare il ministro Bonafede sulla prescrizione, anche se ha rinviato la resa dei conti a «prima di Pasqua». Si è poi detto favorevole a un governo istituzionale (la guida sarebbe Draghi). E ha aggiunto che Conte, per restare, dovrebbe abolire il reddito di cittadinanza. Continuano le schermaglie in Parlamento, con i renziani che continuano a votare con l'opposizione su temi legati alla giustizia. Per contrastare l'avversario interno, il premier Conte e il segretario del Pd Zingaretti pensano di accelerare i tempi sulla nuova legge elettorale.

GLI ARTICOLI / PAGINE 2-4

GENOVA, GIUSTIZIA LUMACA

Marco Grasso

Udienza dopo 12 anni:
così i furti in banchina
non avranno colpevoli

L'ARTICOLO / PAGINA 5

IL CASO

Lamorgese: «Carcere
per i piccoli spacciatori
se sono recidivi»

Proposta del Viminale: carcere anche a chi spaccia piccole quantità.

L'ARTICOLO / PAGINA 5



Il ministero: ristrutturare l'Elicoidale del Morandi

La rampa elicoidale della A10 deve essere messa in sicurezza. Secondo Placido Migliorini, ispettore del ministero dei Trasporti, lo svincolo che un tempo collegava ponte Morandi alla A7 e che in futuro sarà la rampa del nuovo

ponte sul Polcevera, ha bisogno di lavori strutturali urgenti. Il timore è che questo possa fare slittare l'inaugurazione, ma le Autostrade assicurano: i lavori sono in corso e saranno ultimati in anticipo.

GRASSO E PONTE / PAGINA 21

SERVIRÀ ANCHE UNA PROFESSIONALITÀ QUALIFICATA

Londra si chiude: dal 2021 visto solo a chi sa l'inglese

Sarà un meccanismo a punti a regolare gli ingressi nel Regno Unito. Per ottenere il punteggio sufficiente al visto bisognerà dimostrare di parlare inglese e avere in mano un'offerta di lavoro con un salario

minimo da 25 mila sterline annue. Decisivo anche possedere una professionalità qualificata. L'obiettivo del governo è di chiudere le porte alla manodopera a basso costo.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

ROLLI



AREE PORTUALI, MSC PROVA A CONTRASTARE LA FUSIONE CON PSA

Genova, mossa di Aponte: «Voglio il terminal Sech»

Svolta nel porto di Genova. Il leader di Msc Aponte vuole il terminal Sech, per unirlo alle aree di calata Bettolo. La proposta mira a bloccare la fusione tra Sech e Psa.

GALLOTTI / PAGINA 13

IL GIALLO INTERNAZIONALE

Nave delle armi alla Libia
arrestato il comandante

L'ARTICOLO / PAGINA 8

AURUM 1962
OPERA NEL MONDO E IN TUTTE LE CITTÀ DELLA LINGUA ITALIANA
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
*Mercato d'oro e d'argento - lunedì 10/11 - martedì venerdì 10/11 - 10/11

BUONGIORNO

Qualche anno fa, citando Max Weber, Ágnes Heller disse che «nell'età moderna ci muoviamo in diverse sfere con i loro rispettivi concetti di verità». In politica, spiegava, ognuno è portatore di una verità che un altro può confutare o addirittura falsificare. Non se ne lagna, ne prende atto. E la riflessione non ha tanto a che vedere con le fake news (Heller, ungherese, visse sotto le dittature nazista e comunista, la cui stessa essenza era la menzogna), quanto piuttosto sulla percezione degli eventi e sulla memoria, che non saranno mai condivise. E lo sappiamo bene oggi, su qualsiasi argomento, dall'immigrazione all'eredità del fascismo. Ognuno di noi ha una sua verità ed è tale per quanto ci affascina, non per una scrupolosa analisi dei fatti, di quello che è successo prima e si è precisato

Il fascino della verità

dopo. Mi è venuto in mente perché l'altro giorno sono andato a vedere "Gli anni più belli", l'ultimo film di Gabriele Muccino. Fra i protagonisti, Pierfrancesco Favino è un avvocato dedito alla causa dei deboli, sinché non si ritrova a difendere un lercio al cubo, uno che ha speculato sul sangue infetto e ha provocato la morte di decine o centinaia di persone. In pratica, Duilio Poggiolini. Quello coi soldi delle tangenti nel pufi, per chi non ricordasse. Poggiolini compare spesso nei film sugli anni Novanta. Fa sempre scena: il mostro senza scrupoli dalle ville opulente e la coscienza di un retille. Martedì, per quella storia, Poggiolini è stato assolto. Ma tanto nessuna sentenza sarà mai persuasiva come dieci sceneggiature, e i più, anziché la verità processuale, si terranno quella cinematografica.

AURUM 1962
OPERA NEL MONDO E IN TUTTE LE CITTÀ DELLA LINGUA ITALIANA
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
*Mercato d'oro e d'argento - lunedì 10/11 - martedì venerdì 10/11 - 10/11

€ 2,50* in Italia — Giovedì 20 Febbraio 2020 — Anno 156°, Numero 50 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 25477,55 +1,01% | SPREAD BUND 10Y 138,40 +5,80 | €/S 1,0800 -0,15% | BRENT DTD 60,50 +3,95% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 36-39

*In vendita abbinata obbligatoriamente con Guida Studiare all'estero
(Il Sole 24 Ore € 3,00 + Studiare all'estero € 6,00). Solo ed esclusivamente
per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Studiare all'estero in vendita separata

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



Milano moda donna
Da Gucci e Moncler
maxi show teatrali
Alberta Ferretti
rilancia gli anni 80

Angelo Flaccavento
— a pagina 14

Le prime passerelle.
Ieri hanno sfilato
Moncler (a sinistra)
e Gucci (a destra)

Oggi con Il Sole
Studiare all'estero:
borse di studio
e corsi per scegliere
il Paese giusto

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



Goodbye season changes!

BlueEarth-4S



YOKOHAMA
www.yokohama.it

Milleproroghe: ecco tutte le misure del decreto omnibus

VIA LIBERA ALLA CAMERA

Fiducia con 315 sì, 221 no
Entro febbraio atteso l'ok
del Senato senza modifiche

Nel decreto, cresciuto da 43
a 78 articoli, fondi alla Cigs
e un nuovo stop alle trivelle

Lotta all'evasione. Firmato
il decreto che sblocca
210 milioni per le Agenzie

Edizione chiusa in redazione alle 22

Alla Camera primo giro di boia del
Milleproroghe in versione extra-lar-
ge il nuovo decreto omnibus del Go-
verno ha incassato la fiducia con 315
sì e 221 no (e un astenuto). Un testo
caratterizzato dalla mole delle delle
misure previste: 143 articoli della ver-
sione approvata a Palazzo Chigi a fine
2019 sono lievitati a 78 articoli, oltre
480 commi. Oltre all'estrema etero-
geneità, il decreto omnibus sarà ri-
cordato per lo scontro politico, tutto
interno alla maggioranza, su temi co-
me concessioni autostradali e pre-
scrizione. Entro fine mese l'ok del Se-
nato senza modifiche.

Sul fronte crisi d'impresa, spicca lo
slittamento alla data di approvazione
dei bilanci dell'obbligo di nomina dei

revisori e degli organi di controllo da
parte di Srl e coop. Tra le norme non
modificate da Montecitorio rispetto
al testo varato dal Governo vanno se-
gnalate la proroga per il 2020 del bo-
nus giardini così come l'affidamento
all'Anas delle concessioni autostra-
dali revocate. Tra le novità dell'ultima
ora, la proroga di sei mesi allo stop ai
permessi per nuove trivellazioni. An-
cora: via libera alla Ric auto "famili-
re"; revisione del calendario di uscita
dal mercato tutelato dell'energia;
riapertura dei termini per stabilizza-
re i precari Pa; la possibilità per i me-
dici di rimanere in corsia oltre i 40 an-
ni di attività (ma entro i 70 di età).

Mobili, Parente, Caprino
— alle pagine 2-3

OGGI GLI STATI GENERALI

Commercialisti, la scommessa delle specializzazioni

Maria Carla De Cesari — a pag. 37



Professionisti.
Massimo Miani,
presidente del
Consiglio
nazionale dei
commercialisti

Cuneo fiscale, mancano 1,8 miliardi Gualtieri: riforma dell'Irpef a tappe

POLITICA ECONOMICA

L'allarme dell'Ufficio
di bilancio sui costi
della misura per i salari

Il taglio del cuneo fiscale inasprisce
l'irregolarità delle aliquote
marginali e «rende più complessa
una riforma dell'Irpef». Così l'Ubb
in audizione. Per il ministro Gual-
tieri il taglio «è il primo passo».

Rogari e Trovati — a pag. 8

TENSIONI CRESCENTI

L'ultima sfida
di Renzi
a Conte:
«Ora governo
istituzionale»

Emilia Patta — a pag. 5

POLITICA 2.0

Un segnale
a Salvini
sulle riforme
per aprire
la crisi

Lina Palmerini — a pag. 5

Un'iniziativa de IL FOGLIO

quotidiano

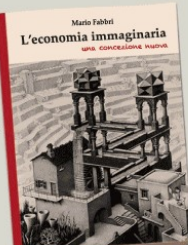
Se sai scrivere un buon saggio critico,
non importa se positivo o negativo,
sopra un libro che dichiara di spiegare
come funziona l'economia dei nostri tempi
meglio delle complesse teorie oggi in auge,
puoi partecipare a un **concorso**
che ti può dare concrete soddisfazioni economiche.

Il tuo saggio verrà valutato da una giuria
di accademici ed esperti
e se risulterà il migliore
verrà acquistato per **25.000 €**
(anche **5.000 €** per il primo studente universitario)

Il libro è di più agevole valutazione
perché non fa uso di formule o modelli matematici,
ma di considerazioni sociologiche e psicologiche.

Ne puoi scaricare ampi estratti dal sito
lafabbricadelleillusioni.it/economia-immaginaria.php

Trovi le informazioni per partecipare su
lafabbricadelleillusioni.it/concorso.php



la fabbrica
delle illusioni

GENOVA: OFFERTA PER IL TERMINAL SECH



Il rischio del terminal. Gli impianti del terminal container Sech nel porto di Genova

Msc sfida Singapore sui container

Raoul De Forcade — a pag. 10

Massiah scrive ai dipendenti Ubi: «Sì all'Ops Intesa non è scontato»

IL RISIKO BANCARIO

Il patto di consultazione
esamina oggi l'offerta
UniCredit e Bpm si defilano

Lettera dell'ad di Ubi Massiah ai
dipendenti: «L'offerta di Intesa
non è concordata, iter non scon-
tato». Oggi riunione del patto di
consultazione Ubi, UniCredit e
Banco Bpm si sfilano: «Nessun
Interesse». — Servizi alle pagine 16-17

**4,9
miliardi**

Capitalizzazione raggiunta
ieri da Ubi Banca dopo
l'annuncio di Intesa Sanpaolo

Il piano
Premio in
Borsa, sinergie
e dividendi
per strappare
il via libera

Antonella Olivieri — a pag. 17

PANORAMA

REGOLE POST BREXIT

Londra bloccherà gli immigrati Ue poco qualificati

Londra negherà il permesso di la-
voro o di soggiorno a immigrati
non qualificati, o che non parlano
inglese, da qualsiasi Paese proven-
gano. Chiunque voglia trasferirsi
nel Paese dovrà avere già in tasca
una buona offerta di impiego, con
un salario annuo minimo di 25.600
sterline. — a pagina 25

FINANZA E TECNOLOGIA

Dal trading ultra veloce una tassa da 5 miliardi

Vittorio Carlini — a pag. 18

PNEUMATICI

Nel piano Pirelli fatturato a quota 5,8 miliardi

Pirelli conferma per il prossimo trien-
nio la centralità del segmento High
value, punta ad arrivare al 2022 con
un fatturato di 5,8 miliardi, promette
un taglio dei costi per 50 milioni esti-
ma una generazione di cassa a regime
per circa 1,5 miliardi. — a pagina 19

INTERVISTA

Palmucci (Enit): «Superare l'emergenza Coronavirus»

Per Giorgio Palmucci, presidente
dell'Enit, l'Agenzia nazionale per il
turismo, «l'allarme Coronavirus non
deve farci rinunciare a un mer-
cato importante come la Cina». L'emergenza, intanto, non ha fre-
nato gli altri turisti. — a pagina 11

GENOVA

Rampa degradata, il nuovo ponte a rischio ritardo

Un intoppo rende incerti i tempi di
riapertura del nuovo ponte di Ge-
nova. Non è legato al cantiere per la
ricostruzione, ma al raccordo eli-
costrale che collega la A10 con la A7:
ha un degrado «importante» e do-
vrà essere risanato. — a pagina 10

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI
PER L'INNOVAZIONE



Non è una sola
la carne
che salverà
il pianeta Terra

Agnes Codignola — a pag. 33

Nordest

DOMANI NELLE EDICOLE
di VENETO, FRIULI-VENEZIA GIULIA
E TRENTO-ALTO ADIGE

Digitale, piano d'investimenti Ue per colmare il deficit con gli Usa

LE LINEE GUIDA

Obiettivo: entro il 2030
raggiungere i 20 miliardi
di finanziamenti annuali

La Commissione Ue ha presentato le
linee guida con le quali intende col-
mare il deficit tecnologico con gli
Stati Uniti digitali. Obiettivo: 20
miliardi di investimenti annui entro
dieci anni. Romano — a pag. 6
con un'analisi di Luca De Biase



Un soggetto europeo, in
joint venture tra lo Stato e i
privati, gestirà il cloud
nazionale per i dati
strategici della Pubblica
amministrazione

L'intervista
Pisano: gara
con i privati
(europei)
per il cloud
nazionale

Carminio Fotina — a pag. 7

QATAR AIRWAYS: NO A NUOVI IMPEGNI

Sardegna pronta per il 51% di Air Italy

La Regione Sardegna è pronta
a entrare in Air Italy con una
quota del 51%, con Qatar
Airways al 49%. Lo ha rivelato ieri
il presidente della Regione,
Christian Solinas, nel corso del
forum organizzato nella sede del
Sole 24 Ore dall'agenzia di stam-

pa Radiocor: «In corso contatti
con gli operatori». Ma in serata è
arrivato il no della compagnia
araba. Oggi, intanto, è previsto
l'incontro al Mit (ministero delle
Infrastrutture e trasporti) con
Regione e parti sociali.
Marco Ludovico — a pag. 21



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 20 febbraio 2020
Anno LXXVI - Numero 50 - € 1,20
S. Giacinta Mario

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 €1,20 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

TRAGICOMICA RETROMARCIA DI ZINGARETTI

IL CASINO DELLE DONNE

Lo stanziamento regionale di 700mila euro in favore delle occupanti abusive diventa un giallo. Il capo del Pd fa sparire il suo annuncio. Così da poter accusare Il Tempo di essersi inventato tutto

La ricerca

I turisti fantasma calano su Roma

Fenomeno in crescita. Senza registrazione. 13 milioni di persone

Verucci a pagina 15

Caffarella

Processo Sacchi. Si va subito in aula

Scatta il rito immediato per quattro imputati. C'è il rischio ergastolo



Ossino a pagina 19

Campidoglio

Montella espulsa. Caos a 5 stelle

La consigliera ribelle cacciata dal partito. Rabbia dei dissidenti

Magliaro a pagina 14

Parco Talenti

Hanno ucciso il cinghiale Ugo

L'animale messo sotto da un'automobile. Illeso il conducente



Milli a pagina 22

Il Tempo di Oshø

Conte in cerca di responsabili. Che però non vogliono farsi trovare da lui

De Leo a pagina 6



«A Roma prostitute a dieci anni»

Violenza domestica

Donne picchiate davanti ai figli. Tre uomini in prigione

a pagina 19

... Rivelazione choc in commissione parlamentare d'inchiesta per l'infanzia e l'adolescenza: «La prostituzione minorile a Roma vede purtroppo sempre più protagonisti bambine e bambini al di sotto dei 14 anni, anche di 10 o 12 anni». A lanciare l'allarme è il pm della procura capitolina, Maria Monteleone, alla guida del pool dei magistrati che si occupa dei reati contro la violenza di genere e contro i minori.

Mariani a pagina 17

DI FRANCO BECHIS

Evidentemente il Pd è un partito di comici. Il capo compagnia è naturalmente Nicola Zingaretti che purtroppo non fa solo il politico (in quel mondo non mancano i clown), ma anche l'amministratore essendo parti time anche governatore della Regione Lazio. Ieri vi abbiamo raccontato l'ultima idea tragicomica del capo (...)

segue a pagina 3

La consigliera Corrotti (Lega)

«Tutto a pochi giorni dal voto. Che strana coincidenza...»

a pagina 2

Pazienti psichiatrici maltrattati

Nicola generoso con tutti. Tranne che coi malati

Sbraga a pagina 2

Crisi permanente



GIUSTIZIA E RIFORME

Renzi-show da Vespa. Ma la «super-bomba» è il solito penultimo ultimatum

Zappitelli a pagina 5

AL CENTRO DELLA TUA CASA

Via Tiburtina 255 - 00162 Roma (Metro Bologna)

#sempreinbuonemani

Tel. 06 491404 - www.allartcenter.it

Il diario

di Maurizio Costanzo

È incredibile quanto avvenuto a Vienna, dove alcuni abitanti di anno stabile, hanno protestato perché, da una pasticceria sulla strada, arrivavano profumi di dolci, a loro dire insopportabili. Forse insopportabili perché avevano voglia di scendere a mangiare dolci, col rischio di ingrassare o di peggiorare un eventuale diabete. Altrimenti non mi spiego perché allontanare una pasticceria che lanciava piacevoli effluvi. Per carità, nella stessa Vienna quella pasticceria si è trasferita altrove e per ora non risultano proteste. Ma c'è qualcuno che può preferire l'effluvio di una rosticceria a quello di una pasticceria? Più passa il tempo e più mi stupisco dei miei simili.

Giovedì 20 Febbraio 2020

Nuova serie - Anno 29 - Numero 42 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

* A Solero e provincia, in abbonamento esclusivo con La Città di Solero e C. 7,50

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00*

Francia € 2,50



NOTAI IN AZIONE
Vendite immobiliari, al fisco le tasse non bastano mai
Santopietro a pag. 24

UFFICIO DI BILANCIO
Cuneo fiscale, a regime la misura potrà costare fino a 16,5 mld €
Bartelli a pag. 26

IL DDL È IN DIRITTURA
Reati alimentari, multe fino a 150 mila euro (e anche l'ergastolo)
Chiarello a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Bonus diciottenni - Il regolamento del ministero dei beni culturali
Cartiere - La sentenza della Corte di cassazione
Reati alimentari - Lo schema di disegno di legge

Christine Lagarde, nuovo governatore della Bce, lancia l'allarme sui rischi del denaro a costo zero
Mario Lettieri e Paolo Raimondi a pag. 6

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

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

Torna il bonus per i diciottenni

La carta elettronica, del valore di 500 euro, sarà utilizzabile per acquistare i biglietti per cinema, teatro, musica, eventi culturali, monumenti o libri

Torna il bonus cultura. Interessato chi ha compiuto 18 anni nel 2019. Una carta elettronica del valore di 500 euro sarà utilizzabile per acquistare biglietti per rappresentazioni teatrali e cinematografiche o spettacoli dal vivo, libri, musica registrata, biglietti per musei, mostre ed eventi culturali, monumenti, gallerie, aree archeologiche e parchi naturali nonché per sostenere i costi relativi a corsi di musica, di teatro o di lingua straniera.

a pag. 24

PRIMARIE IN USA
Contro Bloomberg già scatenati tutti i democratici
Pasolini Zanelli a pag. 11

Voto in Puglia: esplode il fuoco amico contro le candidature di Fitto ed Emiliano



Quelle in Puglia, più che elezioni regionali, rischiano di trasformarsi in guerra politica in cui tutti sparano contro tutti. I candidati di centrosinistra e centrodestra, cioè Michele Emiliano e Raffaele Fitto, sono invase praticamente a tutte le forze politiche che le dovrebbero sostenere. Matteo Renzi è contro il candidato del Pd per come ha operato sul dossier Xylella, sull'ex Ilva, sul gasdotto Tap. E anche Calenda attacca: «Il Pd sta candidando in Puglia il rappresentante del populismo peggiore, peraltro destinato a perdere». Raffaele Fitto, candidato da Forza Italia e Fdi, non è invece gradito a Salvini: «Vorrei candidati credibili, perbene, competenti. Vorrei delle facce nuove, capaci di aprirsi alla società civile».

Valentini a pag. 5

DIRITTO & ROVERSCIO

Liliana Segre, senatore a vita, 89 anni, reclusa quando aveva 13 anni, in quanto ebrea, nel campo di sterminio nazista di Auschwitz, ha ricevuto il dottorato honoris causa in Storia dell'Europa dall'Università la Sapienza di Roma. È stata omaggiata, nel corso della cerimonia, dalle massime autorità accademiche e dello Stato. Ha ricevuto anche il saluto dello studente **Valerio Cerracchio**, 24 anni, esponente della lista più votata, *Generazione popolare*. Contro di lui (che dichiara: «Non ho nulla a che fare con il fascismo, credo nella democrazia e nei principi della Costituzione») si è scatenata l'ultrasinistra gruppettaria chiedendo, con la violenza, che gli venisse negata la rappresentanza che gli derivava dal voto ottenuto, in base al principio «O hai la maggioranza o la scippi». Al termine della cerimonia, la Segre ha detto a Cerracchio: «Hai il cuifio come mio nipote... posso darti un bacio o sono troppo vecchia». Che bella lezione di rispetto democratico, di rifiuto della violenza e di misura.

INARCASSA
Con le sanzioni ridotte incassati 7,5 mln € di contributi
D'Alessio a pag. 30

LA GENTE NON ESCE
L'e-commerce in Cina avvantaggiato dal coronavirus
Ratti a pag. 14

BATTONO CASSA
Le case discografiche in rivolta contro Sanremo
Secchi a pag. 17

A LOS ANGELES
Quasi finito il Museo degli Oscar di Renzo Piano
Oliveri a pag. 14

E APRE 42 PUNTI VENDITA
Md, il discount italiano investe 250 milioni
Capisani a pag. 15

ARREDAMENTI
Adesso la Natuzzi debutta nell'e-commerce
Sottillaro a pag. 16

LA SPECIALITÀ DEL LIBERO PROFESSIONISTA?
LA CORSA A OSTACOLI.

CONTRO LO STRESS
DA LIBERA PROFESSIONE.

beprof
BE SMART

LA PRIMA APP CHE STA DALLA TUA PARTE.

SERVIZI | NEWS | COMMUNITY
Da professionisti, per professionisti.

POWERED BY **CONF PROFESSIONI**

BE-PROF.IT

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

HERNO

la Repubblica

HERNO

Fondatore Eugenio Scalfari

Scienze

Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N° 43

Giovedì 20 febbraio 2020

All'interno del giornale

In Italia € 1,50

AUTOSTRADE

Ultimatum ai Benetton
altrimenti è revoca

La società ha respinto l'offerta finale del governo che prevedeva la riscrittura della concessione. Ora anche il Pd si allinea con M5S sul fronte della rottura. Sarà un nuovo terreno di scontro con Italia Viva
Renzi: via reddito di cittadinanza. Giustizia, Iv vota con la destra

Il punto

L'inquisitore
riluttante

di Stefano Folli

In ossequio alle leggi non scritte della Seconda Repubblica, il governo Conte 2 è stato sottoposto ieri sera all'esame della terza Camera, ossia *Porta a Porta*. L'inquisitore, come tutti sanno, era Matteo Renzi e il risultato è un mezzo ultimatum ribadito e riproposto.

● a pagina 37

di Goffredo De Marchis

Palazzo Chigi non è una bisca eppure si scommette sulla soluzione definitiva per Autostrade: la revoca. C'entra naturalmente il voto finale di ieri al decreto Milleproroghe che ora è legge e annulla la maxi penale che lo Stato avrebbe dovuto pagare ai concessionari (23 miliardi). C'entra il muro contro muro ingaggiato dal governo con Autostrade per l'Italia: all'ultima proposta per evitare la rottura la famiglia Benetton, principale azionista di Atlantia che controlla Aspi, ha risposto picche. Facendo a sua volta una scommessa: la caduta del Conte 2. ● a pagina 2 con i servizi di Ceccarelli Ciriaco, Foschini, Greco, Lopapa Milella, Puledda e Vecchio ● da pagina 4 a 8

Palermo, il fratello rifiuta l'appello a confessare



▲ La vedova Rosaria Schifani in una fotografia di Letizia Battaglia

Storia di Rosaria
ferita due volte

di Salvo Palazzolo

«È come essere finita dentro un incubo. L'arresto di mio fratello per mafia mi ha ferita. Per me lui è morto». Così Rosaria Costa, vedova di Vito Schifani, l'agente travolto con il giudice Falcone. ● a pagina 19

Le regole

Muro Brexit
per gli europei
Visto solo a chi
sa l'inglese
ed è qualificatodi Franceschini e Guerrera
● alle pagine 10 e 11

Il commento

La vergogna
a punti

di Francesco Merlo

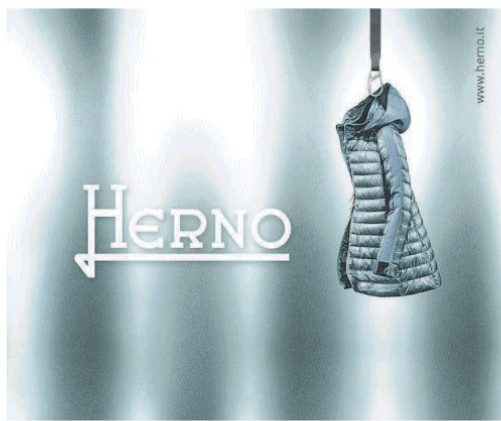
È uno shock di civiltà, la fine di quel mare aperto che con il tunnel ancora congiunge Folkestone e Calais, l'isola e il continente, ma da oggi li separa con il nuovo Great Wall of Shame, Grande Muro di Vergogna, che sta diventando la Brexit. Dal gennaio 2021 non si entrerà più. Il *British first*, che fu inventato da Theresa May ben prima di Salvini, tende a diventare il *British only* di Boris Johnson: basta con l'idraulico polacco e il muratore rumeno, niente più *self-employed*, ora l'artigiano straniero dovrà avere un lavoro salariato di almeno 25.600 sterline l'anno.

● continua a pagina 37

Decreto del ministero dell'Economia

Spazzacorrotti per le banche
Fuori i manager condannati

di Claudio Tito ● a pagina 3



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

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

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

con Ken Parker € 11,40

NZ

Daniel Craig
dice basta
"Addio Bond"

Tendenze Emoticon al posto dei voti
Così cambia il linguaggio a scuola

PASQUALE DE MATTEIS - P. 21



Serie tv "I diavoli" di Brera
nel mondo della finanza

SERVIZIO - P. 22



Champions Atalanta show
Gasperini ipotizza i quarti

SERVIZIO - P. 34



LA STAMPA

GIOVEDÌ 20 FEBBRAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 48 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

IL LEADER DI ITALIA VIVA TORNA AD ATTACCARE PALAZZO CHIGI E INVoca UN PREMIER ELETTO DAL POPOLO

Governo, Renzi apre alla destra

“Serve un esecutivo istituzionale”. E rilancia l'ipotesi Draghi. Gelo di Conte. Meloni: non è credibile

LA STRATEGIA

QUELLE SCORRIBANDE ALLA CRAXI

COMMENTO - P. 21

Sul governo, Renzi apre alla destra: «Serve un esecutivo istituzionale». Il leader di Italia viva rilancia l'ipotesi Draghi e torna ad attaccare Palazzo Chigi invocando «un premier eletto dal popolo». Conte e Zingaretti pensano di neutralizzare l'ex rottamatore accelerando sulla legge elettorale. **SERVIZIO - PP. 2-3**

PERSONAGGIO

Il rottamatore dice addio alla sinistra

SERVIZIO - PP. 2-3

INTERCETTAZIONI

Basterà un click per essere spiati su telefono e pc

SERVIZIO - PP. 4-5

La mail che inchioda il regime di Pechino: "Medici, sul coronavirus dovete tacere"



Un ospedale di fortuna allestito a Wuhan per i pazienti affetti dal coronavirus **SERVIZIO - PP. 6-7**

L'ECONOMIA DESTINATA A RALLENTARE

SUI MERCATI UNO CHOC PEGGIORE DELLA SARS

CARLO COTTARELLI - P. 9

GLI SCAMBI OSTAGGIO DEI CONTENZIOSI

IRISCHI LEGALI SUL COMMERCIO

ALESSANDRO DE NICOLA - P. 9

REPORTAGE

Tra i cinesi di Prato: siamo in quarantena

SERVIZIO - P. 7

STAMPA PLUS ST+

CRISI LIBICA

SERVIZIO E COMMENTO DI STEFANINI

Sarraj si ritira dai colloqui di pace Erdogan: lo aiuto io

PP. 10-21



IL CASO

PAOLO POSSAMAI

La battaglia del gas sulla linea del Piave tra i colossi del Nord

P. 13



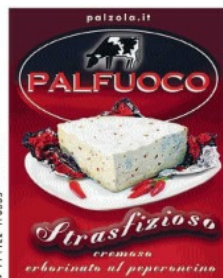
LE STORIE

La riserva protetta della Garzaia un'oasi per il nibbio bruno

P. 28

La star giapponese della ceramica lavora con gli alunni biellesi

P. 28



BUONGIORNO

Qualche anno fa, citando Max Weber, Agnes Heller disse che «nell'età moderna ci muoviamo in diverse sfere con i loro rispettivi concetti di verità». In politica, spiegava, ognuno è portatore di una verità che un altro può confutare o addirittura falsificare. Non se ne lagna, ne prende atto. E la riflessione non ha tanto a che vedere con le fake news (Heller, ungherese, visse sotto le dittature nazista e comunista, la cui stessa essenza era la menzogna), quanto piuttosto sulla percezione degli eventi e sulla memoria, che non saranno mai condivise. E lo sappiamo bene oggi, su qualsiasi argomento, dall'immigrazione all'eredità del fascismo. Ognuno di noi ha una sua verità ed è tale per quanto ci affascina, non per una scrupolosa analisi dei fatti, di quello che è successo prima e si è precisato

Il fascino della verità

dopo. Mi è venuto in mente perché l'altro giorno sono andato a vedere "Gli anni più belli", l'ultimo film di Gabriele Muccino. Fra i protagonisti, Pierfrancesco Favino è un avvocato dedito alla causa dei deboli, sinché non si ritrova a difendere un lercio al cubo, uno che ha speculato sul sangue infetto e ha provocato la morte di decine o centinaia di persone. In pratica, Duilio Poggolini. Quello coi soldi delle tangenti nel pufi, per chi non ricordasse. Poggolini compare spesso nei film sugli anni Novanta. Fa sempre scena: il mostro senza scrupoli dalle ville opulente e la coscienza di un rettile. Martedì, per quella storia, Poggolini è stato assolto. Ma tanto nessuna sentenza sarà mai persuasiva come dieci sceneggiature, e i più, anziché la verità processuale, si terranno quella cinematografica.



Pagina 22

Porti: Espo, confermato l' impegno per la sostenibilità

Procedere con roadmap su transizione energetica e innovazione

L' Associazione Europea dei Porti (Espo) ha pubblicato oggi la position paper dei porti in tema di Green Deal. Presente in qualità di delegato per le relazioni europee il Presidente dell' **AdSP** del Mar Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino, che è anche Vice-Presidente di Espo, nonché il Segretario Generale di **Assoport** Oliviero Giannotti. La posizione assunta, spiega una nota, ha l' obiettivo di confermare l' impegno dei porti in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni. L' approccio assunto è quello di procedere con una roadmap, che include anche la transizione energetica del settore dello shipping, e una forte innovazione tecnologica. Il percorso tracciato è pienamente in linea con le attività che **Assoport** sta portando avanti in tema di sostenibilità ambientale e sociale.(ANSA).



La Provincia di Civitavecchia

Primo Piano

Le due associazioni hanno chiesto di formulare insieme alcune proposte concrete da portare al Governo

Assoporti e Propeller Club lanciano l'appello e si rivolgono al cluster marittimo: «Le norme portuali vanno semplificate»

"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". È 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 teus 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. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



ESPO pubblica la posizione sugli obiettivi dei porti per la Green Deal. Presenti per Assoport D' Agostino e Giannotti

(FERPRESS) - Roma, 19 FEB - L' Associazione Europea dei Porti (ESPO) ha pubblicato oggi la position paper dei porti in tema di Green Deal. Presente in qualità di delegato per le relazioni europee il Presidente dell' **AdSP** del Mar Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino, che è anche Vice-Presidente di ESPO, nonché il Segretario Generale di **Assoport** Oliviero Giannotti. La posizione assunta ha l' obiettivo di confermare l' impegno dei porti in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni. L' approccio assunto è quello di procedere con una roadmap, che include anche la transizione energetica del settore dello shipping, e una forte innovazione tecnologica. Il percorso tracciato è pienamente in linea con le attività che **Assoport** sta portando avanti in tema di sostenibilità ambientale e sociale. Il documento integrale in inglese è consultabile sul sito dell' Associazione.

The screenshot shows the ESPO website with the following elements:

- Header:** Includes the Bocconi logo and navigation links like "LA STORIA, GLI IMPATTI E GLI SCENARI DELLA ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA IN ITALIA".
- Main Content:** A headline in Italian: "ESPO pubblica la posizione sugli obiettivi dei porti per la Green Deal. Presenti per Assoport D' Agostino e Giannotti". Below it is a short article snippet.
- Right Sidebar:** Contains a "SAVE THE DATE" banner, a "SIA PER LA SMART MOBILITY" section, a login form, and a "RACCOMANDA QUOTIDIANO DAILYSETTER" section.
- Footer:** Includes a "Scopri Ferpress" link and a "Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine" form.

Informare

Primo Piano

L' ESPO esorta l' UE ad assicurarsi che le misure per la riduzione delle emissioni inquinanti non compromettano la competitività dei porti europei

L' associazione evidenzia la necessità di un approccio graduale e non unitario per tutti i porti, che hanno proprie specificità L' European Sea Ports Organisation (ESPO) ha presentato oggi un documento in cui sintetizza il parere dei porti europei circa la strategia dell' UE in materia di emissioni inquinanti che ha l' obiettivo di fare dell' Europa la prima regione a zero emissioni entro il 2050, ambizioso proposito che l' associazione dei porti europei ha sottolineato di condividere e di accogliere con favore, specificando però che tale risultato deve essere conseguito nel modo più efficace e salvaguardando la competitività dell' economia europea, obiettivo - ha rilevato l' ESPO - il cui conseguimento richiederà un livello di cooperazione senza precedenti fra tutti gli organismi politici e tutte le parti interessate.

Nel suo Position Paper presentato a Bruxelles nel corso del seminario "Decarbonising the shipping industry: what's already happening and how can we help accelerate it?" organizzato dall' ESPO assieme all' associazione degli armatori europei ECSA nell' ambito dell' European Shipping Week 2020, l' European Sea Ports Organisation spiega che la riduzione dell' impatto ambientale del settore del trasporto marittimo è una priorità per i porti europei e che questi si impegnano a fare la propria parte per aiutare il settore marittimo a compiere questa transizione. «È necessaria - evidenzia il documento - una stretta cooperazione tra i porti e le compagnie di navigazione. Questa cooperazione dipende anche in larga parte dalle decisioni dei produttori di energia, dei fornitori di energia e dei proprietari delle merci». Osservando che i porti europei sono differenti e che pertanto in tema di riduzione dell' inquinamento non può essere imposto un solo tipo di approccio valido per tutti i porti, l' ESPO precisa di ritenere che ciascun porto, per prepararsi alla transizione energetica del trasporto marittimo, dovrebbe pianificare una propria tabella di marcia adeguata alle proprie peculiarità. Inoltre, secondo l' associazione, al fine di assicurare che il trasporto marittimo introduca l' uso di combustibili puliti, supporti l' innovazione ed eviti lo spreco di risorse, è necessario un approccio basato sugli obiettivi e neutrale dal punto di vista tecnologico. Prendendo in esame gli interventi per ridurre le emissioni dell' intera catena del trasporto marittimo che più coinvolgono i porti, l' ESPO sottolinea la necessità di sviluppare un approccio graduale per la riduzione delle emissioni prodotte dalle navi all' ormeggio in banchina, focalizzando inizialmente le iniziative sulle banchine che sono prossime alle aree urbane e focalizzando anche l' attenzione su specifici segmenti del trasporto marittimo come quelli delle crociere e dei traghetti. Precisando che queste misure per ridurre le emissioni in banchina non sono di per sé sufficienti ad ottenere la decarbonizzazione dello shipping, l' ESPO chiarisce che tuttavia l' obiettivo di azzerare le emissioni in banchina è raggiungibile e che entro il 2030 le emissioni di CO2 delle navi all' ormeggio e nei porti dovrebbero essere ridotte mediamente del 50% e ciò in tutti i settori del trasporto marittimo. L' associazione evidenzia quindi la necessità, quale parte della soluzione, di incoraggiare l' adozione dei sistemi di cold ironing per consentire alle navi che giungono nei porti europei di potersi collegare alla rete elettrica terrestre e quindi di spegnere i generatori di bordo, ma sottolinea nel contempo la necessità di incoraggiare e consentire l' adozione di soluzioni alternative che raggiungano i medesimi obiettivi. Il Position Paper dell' ESPO rimarca anche la necessità di riconoscere il gas naturale liquefatto come combustibile utile a consentire la transizione energetica e di assicurare il sostegno ai relativi investimenti effettuati dal 2021 sino ad almeno il 2027. L' associazione esorta anche l' UE ad



accentuare le pressioni sull' International Maritime Organization (IMO) affinché adotti misure concrete entro il 2023 in quanto - osserva l' ESPO - data la natura internazionale del settore del trasporto marittimo,



Informare

Primo Piano

per il successo di misure basate sul mercato è essenziale un approccio globale. Nel Position Paper si specifica che qualsiasi proposta europea come quella di un sistema di scambio di quote di emissioni, oppure di una tassazione o di un fondo per l'innovazione dovrebbero essere esaminate attentamente al fine di salvaguardare la competitività del settore portuale europeo.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Lo shipping lancia il suo Green Deal

Con due paper dedicati, ECSA ed ESPO si allineano al grande piano europeo da mille miliardi per eliminare le emissioni di gas serra entro trent'anni

«L'industria navale è pienamente impegnata a sradicare le sue emissioni di gas serra nel più breve tempo possibile, entro questo secolo». Lo afferma Claes Berglund, presidente dell'European Community Shipowners Association (ECSA), in occasione del lancio di un position paper dedicato al Green Deal dell'Unione europea, un piano da mille miliardi in dieci anni in investimenti per l'economia verde che richiederà, secondo l'ESPO, un «livello di cooperazione senza precedenti». Mille miliardi, sia chiaro, che non sono già a disposizione in finanziamenti ma che si contano di "smuovere" entro un decennio. A prescindere dall'impatto concreto che avrà, si tratta di uno dei piani industriali più ambiziosi e complessi dal Dopoguerra. L'ECSA si allinea alle nuove disposizioni dell'Ue e prevede diverse azioni, tra queste: un nuovo quadro normativo, tutto da scrivere; ricerca di alto livello sulla propulsione e la carburazione; potenziamento delle autostrade del mare e digitalizzazione. L'ECSA scrive che l'industria marittima europea «mira a contribuire attivamente alle discussioni dell'International Maritime Organization su misure sia a breve che a lungo termine e cerca il sostegno dell'Ue per un approccio coordinato e olistico presso l'organismo delle Nazioni Unite». Otto gli interventi più importanti, secondo l'ECSA: 1. prendere il comando del processo normativo internazionale; 2. incentivare il trasferimento modale stradale verso aereo e trasporto marittimo di cabotaggio, quello a corto raggio; 3. Ricerca e sviluppo all'avanguardia nelle tecnologie a basse o zero emissioni di carbonio; 4. Ottimizzazione delle call, gli approdi delle navi; 5. Infrastrutture a terra per i carburanti alternativi, depositi e distributori; 6. Istituire un programma di finanziamento verde per l'elettrificazione dei traghetti, il cold ironing; 7. Utilizzare le centrali energetiche offshore per produrre energie rinnovabili; 8. Digitalizzazione. Per maggiori informazioni, leggete il documento completo. Anche l'European Sea Ports Organization (ESPO), l'associazione europea dei porti (l'ECSA è quella degli armatori), si allinea al Green Deal europeo e pubblica un position paper analogo a quello dell'ECSA. L'ambizione più grande è quella di azzerare le emissioni di carbonio entro il 2050. Da parte dei porti, la cooperazione richiesta è di un «livello senza precedenti». I porti sono diversi tra loro, sottolinea l'associazione, hanno giurisdizione diversa, che l'Ue vuole allineare sempre più, ultimamente su un aspetto molto delicato, le tasse. Anche per ESPO sarà importante abbattere le emissioni in porto attraverso il cold ironing, una tecnologia che richiede una riorganizzazione della distribuzione e dei costi dell'energia. ESPO prevede che entro i prossimi dieci anni la metà delle emissioni di anidride carbonica prodotta dai porti dovrebbe essere eliminata. Inoltre, sottolinea l'importanza del gas naturale liquefatto come carburante alternativo, la finanziarizzazione delle emissioni attraverso una Borsa dedicata, l'emission trading scheme - per creare un fondo di investimento - e la revisione della tasse sull'energia. Per maggiori informazioni, leggete il documento completo.



Incontro tecnico del Propeller Clubs nella sede di Assoporti

GAM EDITORI

19 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 **Assoporti** Daniele Rossi il quale, nel ringraziare il Propeller per aver chiesto di organizzare la missione italiana presso **Assoporti**, 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 **Assoporti** 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 **Assoporti** 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.



Propeller e Assoporti uniti nel chiedere maggior semplificazione normativa

Il tema è emerso nel corso di un incontro tecnico che si è svolto nella sede dell'associazione per discutere dell'andamento della portualità italiana nel Mediterraneo. Qual è ad oggi il ruolo della portualità italiana nel Mediterraneo. Il punto su questo tema è stato fatto ieri nel corso di un incontro tecnico organizzato presso la sede di **Assoporti** dal Propeller Club Nazionale, che per l'occasione ha coinvolto, oltre ai presidenti delle **AdSP** e dei Propeller regionali, anche il Comandante delle Capitanerie di Porto Amm. Giovanni Pettorino e i rappresentanti di varie associazioni di categoria del settore portuale e logistico. Ad aprire l'incontro, il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi che ha ricordato come la portualità rappresenti il 3% del PIL italiano. Le **AdSP** e tutti gli operatori dei porti italiani - ha aggiunto Rossi rivolgendosi ai presenti "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". Rossi ha concluso mettendo l'associazione "a disposizione del cluster per lavorare su soluzioni condivise". Invito colto dal presidente del Propeller Nazionale Umberto Masucci, che ha ricordato come club non sia "un'associazione di categoria", ma un soggetto "inclusivo di tutti gli esecutivi dello shipping, della portualità e della logistica" e che proprio per questa sua "informalità" possa il "luogo in cui lanciare proposte e condividere idee". Anche Masucci ha poi sottolineato la necessità di una semplificazione normativa e burocratica. La parola è passata poi al Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, Giovanni Pettorino, che pure ha insistito sulla "necessità di semplificare e integrare" le normative vigenti per consentire uno sviluppo maggiore, ricordando inoltre come le Capitanerie di Porto abbiano partecipato alla nascita delle allora Autorità Portuali, e ricoprano oggi un ruolo di collaborazione con authority "che è sia operativo e di sicurezza in mare, che di natura amministrativa". A seguire è intervenuto Alessandro Panaro dell'istituto SRM, che ha approfondito il tema delle dinamiche e prospettive dei porti italiani nel contesto mediterraneo, illustrando l'attuale situazione tenendo conto della catena logistica, dell'alleanza dei grandi carrier, nonché di fenomeni come il gigantismo navale, l'impatto dell'istituzione delle ZES e delle ZLS 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 prime stime la riduzione sarà di 6 milioni di TEU in partenza dalla Cina nel primo trimestre dell'anno, con un impatto ancora da vedere anche sui 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, per il quale sarà "importante e urgente" che i vari soggetti del cluster marittimo dedichino un focus "semplice e sintetico" a questi temi, da sottoporre presto a Governo e Parlamento.



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.



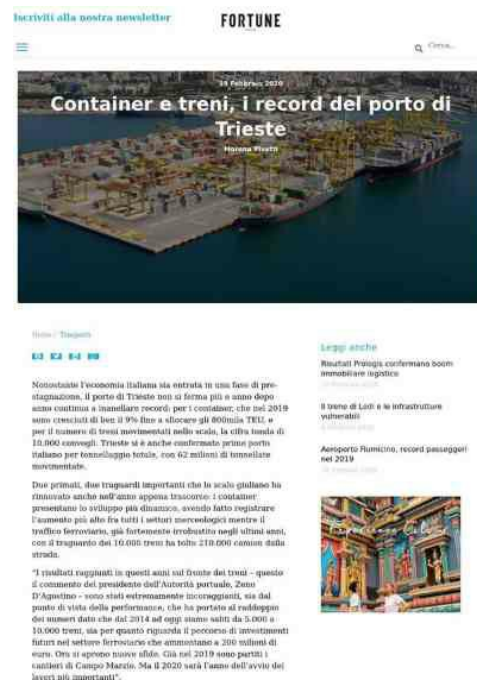
Container record storico per Trieste

Nel 2019 Trieste si conferma primo porto d'Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate, cui si aggiungono quattro milioni dello scalo di Monfalcone. I container hanno registrato lo sviluppo più dinamico, 790 mila teu (+9% sul 2018). Si tratta del primato storico per il porto. Il traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10 mila treni e 210 mila camion tolti dalla strada. Va rilevato che nel settore dei container, il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia. Questa quota è in continua crescita e già oggi supera la quota che l'Unione europea ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 (che è del 50%). Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste (principalmente da/verso Turchia) nell'anno appena concluso, sono stati trasferiti su treno. Per quanto riguarda i singoli settori merceologici, stabili le rinfuse liquide che si attestano sopra a 43 milioni di tonnellate movimentate (+0,3%). In crescita il settore delle rinfuse solide che registra un incremento del +3% con 1,7 milioni di tonnellate movimentate. Rallentano invece le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto ro-ro (-24%), con 228 mila unità movimentate nel 2019. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Container e treni, i record del porto di Trieste

Nonostante l'economia italiana sia entrata in una fase di pre-stagnazione, il porto di Trieste non si ferma più e anno dopo anno continua a inanellare record: per i container, che nel 2019 sono cresciuti di ben il 9% fino a sfiorare gli 800mila TEU, e per il numero di treni movimentati nello scalo, la cifra tonda di 10.000 convogli. Trieste si è anche confermato primo porto italiano per tonnellaggio totale, con 62 milioni di tonnellate movimentate. Due primati, due traguardi importanti che lo scalo giuliano ha rinnovato anche nell'anno appena trascorso: i container presentano lo sviluppo più dinamico, avendo fatto registrare l'aumento più alto fra tutti i settori merceologici mentre il traffico ferroviario, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, con il traguardo dei 10.000 treni ha tolto 210.000 camion dalla strada. 'I risultati raggiunti in questi anni sul fronte dei treni - questo il commento del presidente dell' **Autorità portuale**, Zeno D'Agostino - sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance, che ha portato al raddoppio dei numeri dato che dal 2014 ad oggi siamo saliti da 5.000 a 10.000 treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro. Ora si aprono nuove sfide. Già nel 2019 sono partiti i cantieri di Campo Marzio. Ma il 2020 sarà l'anno dell'avvio dei lavori più importanti'. Da notare che nel settore dei container, il 56% del traffico sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019, ha usato la ferrovia. Una quota che è in continua crescita e che già oggi supera la percentuale che l'Unione Europea ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050, ovvero il 50%. Anche nel settore delle autostrade del mare, nonostante la contrazione dei traffici, la ferrovia sta acquisendo un valore rilevante: il 29% di tutti i camion imbarcati o sbarcati a Trieste, principalmente da e verso la Turchia sono stati trasferiti su treno. Se guardiamo ai singoli settori merceologici, troviamo che le rinfuse liquide sono stabili e si attestano sopra i 43 milioni di tonnellate movimentate (+0,30%); in crescita, invece, le rinfuse solide che registrano un incremento del +3% con 1,7 milioni di tonnellate. Rallentano le merci varie (-5%), in discesa a causa del risultato negativo del comparto dei traghetti Ro-Ro (-24%) che passa da 299.000 unità transitate nel 2018 a 228.000 nel 2019. Una contrazione che ha avuto come effetto una lieve flessione (-1%) dei volumi totali del porto, da 62,6 milioni di tonnellate a 62 milioni.



sulle voci di acquisizione da parte di marterneri

Porto, la Compagnia: «Serve chiarezza»

Dall'assemblea dei lavoratori è partita la richiesta della convocazione di un incontro con l'Autorità di sistema

Laura Blasich Filt Cgil e Fit Cisl chiederanno oggi all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale un incontro urgente con Compagnia portuale e MarterNeri per cercare di fare chiarezza sulle voci di acquisizione della prima da parte della seconda. Le organizzazioni di categoria hanno ottenuto ieri il pieno mandato dei lavoratori di Cpm e impresa Alto Adriatico, coinvolta in quanto fornitrice di lavoro temporaneo in base all'articolo 17 della legge 84 del 1994 sulla portualità, in un'assemblea apertasi all'insegna di un'evidente tensione tra la novantina di lavoratori presenti. Per nulla rassicurati, come ha evidenziato più di qualche voce, dal "no comment" di Cpm alla richiesta di notizie sulla proposta di acquisto avanzata da MarterNeri. «Siamo preoccupati», ha detto un dipendente della Compagnia portuale, mentre qualcun altro ha obiettato che «se i regolamenti sul funzionamento del porto sono stati fatti, allora li si faccia rispettare». Anche per quel che riguarda, ha osservato un altro lavoratore, l'applicazione del contratto nazionale del lavoro portuale. «C'è urgenza di arrivare a una definizione, perché c'è confusione e tensione tra i lavoratori e speriamo che

l'incontro possa avere luogo già la prossima settimana», ha spiegato Sasa Culev, segretario della Filt Cgil Gorizia, dopo l'assemblea, coordinata assieme a Giulio Germani della Fit Cisl. «È in ogni caso importante che l'Autorità di sistema portuale, tramite il suo referente per Monfalcone, Franco Giannelli, abbia in ogni caso ribadito - ha aggiunto - la disponibilità a operare, nell'ambito delle proprie competenze e possibilità, per ottenere chiarezza». Ai lavoratori, riuniti ieri nell'auditorium dell'Aspm, Giannelli ha confermato come l'Autorità non procederà al rinnovo delle autorizzazioni a operare in banchina ex articolo 16 della legge 84/94 fino a quando Cpm e MarterNeri non specificheranno i propri piani operativi, giudicati pressoché identici rispetto la manipolazione di cellulosa e caolino (Cpm movimentava le due merci per MarterNeri, ma anche in proprio il traffico di bramme di acciaio). «L'amministrazione non è contraria a un'intesa tra quelle che sono le due aziende più importanti per Portorosega - ha affermato ancora Giannelli - ed è seriamente intenzionata a vederla andare a buon fine, ma quello in atto è e rimane un ragionamento tra privati». Una semplificazione dei soggetti autorizzati a operare in un porto che conta sempre un'unica banchina lineare non sembra spiacere nemmeno al sindacato, comunque. «Credo che il passaggio di competenze all'Autorità di sistema portuale - ha detto ai lavoratori Germani - sia una buona occasione per sistemare una serie di problematiche presenti nel porto. Sarà nostra cura tenere sotto controllo lo svolgimento dei passaggi. L'Autorità ha inoltre dimostrato finora un'estrema attenzione al mantenimento dei livelli occupazionali». L'assemblea di ieri è riuscita in qualche modo a ridurre alcune delle preoccupazioni e a ridurre una tensione che è complessiva, stando al segretario della Filt Cgil Gorizia Culev, a fronte di un andamento dei traffici in calo anche in questo inizio del 2020, dopo la flessione del 2019, relativa soprattutto alla cellulosa. -© RIPRODUZIONE RISERVATA.



le dighe in laguna

Mose, nuovo ultimatum delle imprese del Cvn E arrivano 20 milioni

Avevano scritto una nuova lettera dopo il comitato consultivo del mattino, confermando lo stop ai cantieri del **Mose** dall' 1 marzo. Ma il secondo ultimatum delle imprese del **Mose** ha portato allo sblocco di 20 milioni di euro. a pagina 8 Zorzi.



Mose, sbloccati 20 milioni dopo il diktat delle imprese «Ce ne sono 700 stanziati»

La cabina di regia sul cronoprogramma convocata per il 28

Alberto Zorzi

VENEZIA L' ultimatum era arrivato in tarda mattinata, dopo la riunione del comitato consultivo del Consorzio Venezia Nuova. «Le istanze avanzate sono rimaste del tutto irrisolte oltre che prive di qualsivoglia riscontro - avevano scritto i rappresentanti delle imprese in una lettera - Ci vediamo costretti a confermare il già preannunciato intendimento a sospendere le attività operative sui cantieri in essere». Parole con cui Devis Rizzo, Massimo Paganelli, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari, Giacomo Calzolari e Luigi Chiappini - i rappresentanti delle imprese che stanno concludendo il **Mose** - annunciavano lo stop ai lavori dall' 1 marzo, come anticipato un paio di settimane fa con la prima clamorosa protesta epistolare. E che hanno portato però a uno sblocco della situazione: in serata il supercommissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz ha infatti comunicato che la situazione sarà risolta grazie allo stanziamento da parte del Provveditorato alle opere pubbliche di una ventina di milioni di euro che serviranno proprio a far fronte ai pagamenti delle imprese che avanzano dei soldi. Il provveditore reggente Cinzia Zincone ha infatti firmato in giornata un provvedimento che sblocca i fondi e consente al Consorzio Venezia Nuova di usarli subito. Spitz ha poi voluto precisare di aver ricevuto rassicurazioni da parte del Cvn - in seguito a un incontro con uno dei tre amministratori straordinari, Vincenzo Nunziata - sull' impegno «a destinare tali risorse alle imprese in attesa di essere pagate, per evitare che i lavori vengano interrotti». D' altra parte i commissari del Consorzio erano stati chiari: sebbene le Pmi stiano lavorando principalmente a opere «complementari» (linea di manutenzione, Piano Europa, risoluzione di alcune criticità e così via), il loro stop avrebbe comunque bloccato anche quel nuovo cronoprogramma che, proprio su input di Spitz e su mandato del governo, ha portato a ipotizzare una chiusura di tutte e quattro le barriere contemporaneamente a fine giugno e l' uso del **Mose** in caso di maree eccezionali (l' ordine di grandezza potrebbe essere dai 140 centimetri in su) già dal prossimo autunno, in attesa della conclusione e del collaudo definitivo dell' opera per il 31 dicembre 2021. Alcune di loro hanno infatti la gestione delle singole bocche e questo avrebbe reso impossibili i test. Tra l' altro le imprese, proprio in segno di protesta contro i mancati pagamenti, si erano già rifiutate di rispondere positivamente alla richiesta del Consorzio di fornire il personale da formare per creare le altre tre «squadre» necessarie per i sollevamenti contemporanei. L' accordo arriva peraltro nel giorno in cui è anche stata comunicata la data della nuova riunione della «cabina di regia» informativa guidata dal prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto, che dovrà proprio affrontare l' analisi del cronoprogramma. Nel frattempo, mentre lunedì sera si è svolto un nuovo test di sollevamento a Malamocco (il prossimo sarà il 3 marzo a San Nicolò), il Consorzio aveva anche pubblicato un bando per la ricerca di un finanziamento bancario di 80-100 milioni di euro, proprio per garantire la continuità dei lavori fino all' estate. Il problema resta infatti quello della cassa, visto che per quello che riguarda gli stanziamenti i responsabili finanziari del Cvn hanno confermato che ci sono 700 milioni di euro disponibili per concludere l' opera.



Il Gazzettino

Venezia

«Senza soldi, stop al Mose». Spitz: pronti 58 milioni

Un' altra giornata ad alta tensione per il **Mose**. In mattinata le imprese confermano la minaccia di fermare i lavori dal primo marzo, in quanto non sono state pagate dal Consorzio Venezia Nuova, ancora in profonda crisi di liquidità. Ma in serata una nota del commissario straordinario, Elisabetta Spitz, assicura che i fondi arriveranno: pare 58 milioni che il Provveditorato alle Opere pubbliche girerà al Consorzio e che questi - precisa la nota - destinerà alle imprese. Pericolo scampato? Lo si capirà nelle prossime ore. Le imprese attendono conferme ufficiali. Brunetti a pagina 7.



Le imprese non pagate: «Fermiamo il Mose» Spitz: pronti 58 milioni

La minaccia delle ditte che eseguono i lavori sblocca i fondi al Consorzio Venezia Nuova da parte del commissario straordinario

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA Un' altra giornata ad alta tensione per il **Mose**. In mattinata le imprese confermano la minaccia di fermare i lavori dal primo marzo, in quanto non sono state pagate dal Consorzio Venezia Nuova, ancora in profonda crisi di liquidità. Ma in serata una nota del commissario straordinario, Elisabetta Spitz, assicura che i fondi arriveranno: pare 58 milioni che il Provveditorato alle Opere pubbliche girerà al Consorzio e che questi - precisa la nota - destinerà alle imprese. Pericolo scampato? Lo si capirà nelle prossime ore. Le imprese attendono conferme ufficiali. Di certo, resta il nodo di un' opera per cui ci sono centinaia di milioni stanziati, ma che non sono spendibili: tra le regole della contabilità dello Stato, il peso del passato di corruzione che gli amministratori straordinari del Cvn hanno sanato, ma senza riuscire a rilanciare i cantieri, lo stallo che si è generato... Un nodo che dovrà essere districato se davvero l' opera dovrà entrare in funzione a fine 2021. L' ULTIMATUM L' ultimatum delle imprese pendeva già da fine gennaio. Si tratta delle piccole medie imprese che ora siedono nel Comitato consultivo del Cvn.

Uscite di scena le grandi imprese della stagione degli scandali, sono proprio le piccole che garantiscono gli ultimi lavori e la stessa gestione delle bocche di porto, necessaria per eseguire le prove di sollevamento delle paratoie in corso. Ebbene, da mesi queste imprese non vengono pagate perché il Cvn non ha soldi in cassa. A gennaio avevano scritto a tutti, compreso il Governo, minacciando di fermarsi a fine febbraio, se non fossero state pagate. Un ultimatum che finora non aveva prodotto effetti. Ieri, anzi, in una riunione del Comitato consultivo con l' amministratore, Francesco Ossola, e il direttore del Cvn, Nicoletta Doni, ennesima doccia fredda. «Avevamo chiesto che ci fossero anche il provveditore Cinzia Zincone e il commissario Spitz, ma non c' erano - riferisce Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva -. E quando abbiamo chiesto se avevano avuto le anticipazioni di cui si è parlato, ci hanno detto di no e di non sapere quando arriveranno. Ci hanno confermato che ci sono ancora 700 milioni stanziati per il **Mose**! Ma è mai possibile che con una cifra del genere, non ci sia liquidità?». Al momento nelle casse del Cvn, che ha spese fisse per una ventina di milioni all' anno, c' è solo un milione, mentre i debiti si aggirano sui 9e milioni. Ed ecco la scelta delle imprese di scrivere immediatamente a provveditore, commissario, Governo, per confermare il blocco dei lavori. LA REPLICA A stretto giro anche la risposta diramata dallo staff del commissario. «In merito alla nota pervenuta dalle imprese impegnate nelle opere conclusive del **Mose**, nella quale esse hanno annunciato la sospensione dei lavori in mancanza del pagamento di quanto già eseguito, il provveditore, Cinzia Zincone, ha informato il commissario straordinario, Elisabetta Spitz, e tutte le istituzioni destinatarie della nota, di aver firmato il provvedimento che consente di attivare immediatamente fondi già disponibili all' utilizzo diretto da parte del Cvn». Un decreto da 58 milioni pare, ma la nota non lo precisa. Viste le vicissitudini passate, Spitz riferisce invece di un incontro avuto con l' amministratore straordinario del Cvn, Nunziata (l' avvocato dello Stato nominato a fine anno per affiancare Ossola e l' altro avvocato Fiengo), da cui «ha ottenuto precise rassicurazioni sull' impegno a destinare tali risorse alle imprese in attesa di essere pagate e, conseguentemente, a evitare che i lavori vengano interrotti». Potrebbe essere un cambio di strategia. Si vedrà...



Il Gazzettino

Venezia

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia

Mose, guerra delle imprese «Niente soldi, stop ai lavori»

Si bloccano i cantieri del **Mose**. Lo Stato non paga e così le piccole imprese del Consorzio Venezia Nuova annunciano il fermo lavori e l' interruzione delle manutenzioni alle bocche di porto. VITUCCI / A PAG. 17.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia

Mose, stop alla manutenzione e alle prove Le aziende: «Non ci hanno mai pagato»

Le imprese confermano il blocco. La commissaria Spitz: «I soldi ci sono». Va avanti intanto il progetto di piazza San Marco

Alberto Vitucci Si fermano i lavori per le prove del **Mose** e la sua manutenzione. Lo Stato non paga, e così le piccole imprese del Consorzio Venezia Nuova hanno annunciato il «fermo lavori e l' interruzione della gestione logistica manutentiva dei siti operativi alle bocche di porto». La lettera è arrivata ieri sul tavolo della commissaria Elisabetta Spitz e del provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Ma anche del sindaco Brugnaro e del prefetto. È firmata dai sei rappresentanti del Comitato consultivo Devis Rizzo, Massimo Paganelli, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari, Giacomo Calzolari, Luigi Chiappini. Ricorda l' avviso già inviato un mese fa sui mancati pagamenti per lavori già fatti per milioni di euro. «Le nostre istanze sono rimaste irrisolte e prive di qualsivoglia riscontro», scrivono gli imprenditori, «perciò l' attività sarà sospesa». Non sono bastate alle aziende le rassicurazioni verbali. «I soldi li troveremo», aveva detto Zincone. La commissaria Spitz ha annunciato in serata che «il provvedimento che consente di attivare i fondi è stato firmato, abbiamo ottenuto precise rassicurazioni dal commissario Nunziata sull' impegno a destinare tali risorse alle imprese». Ma il blocco resta. Se ne parlerà anche al «Tavolo per il coordinamento della salvaguardia», convocato proprio ieri dal prefetto Zappalorto a Ca' Corner per il 28 febbraio. Una prova di sollevamento costa circa 80 mila euro. Ma le imprese rivendicano anche il rispetto dei contratti già firmati. Lavori che riguardano la laguna, l' Arsenal, le opere complementari del **Mose**. «E soprattutto», dice Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, «garanzie per il prossimo futuro. Noi il 10 del mese dobbiamo pagare gli operai, Non possiamo basarci sulle promesse». Il **Mose** si ferma, dunque. Mentre i progetti per mettere all' asciutto piazza San Marco vanno avanti. A palazzo Dieci Savi, sede del provveditorato alle Opere pubbliche, è stato presentato il progetto per la messa in sicurezza dell' area marciana. Elaborato da Kostruttiva e Thetis, prevede di isolare la Piazza con quattro grandi valvole per impedire la risalita dell' acqua dalla laguna e pompe per eliminare le acque piovane. Previsto anche il restauro e la catalogazione dei 100 mila masegni della pavimentazione, in gitan parte risalenti al Settecento. «È un bel progetto, lo porteremo al più presto all' esame del Comitato tecnico», dice Zincone, «per realizzarlo ci vorranno tre anni. Dovremo anche pensare a soluzioni più rapide per proteggere la Basilica». Sul tavolo c' è anche il progetto di difesa di San Marco elaborato dalla Procuratoria con una lastra di vetro. Idea non ancora approvata dalla Soprintendenza e contestata dagli ambientalisti. Per mettere all' asciutto l' intera piazza fino a quota 110 centimetri saranno necessari 30 milioni di euro, solo in parte disponibili. Nulla in confronto ai 6 miliardi del **Mose**. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il terzo commissario

Consorzio, se ne va Nunziata dimissioni in vista dopo 3 mesi

Il terzo commissario del Consorzio se ne va. Notizia non ancora ufficiale. Ma nei giorni scorsi Vincenzo Nunziata, avvocato dello Stato nominato dal prefetto di Roma solo tre mesi fa, avrebbe manifestato l'intenzione di andarsene. Presentando le sue dimissioni dall'incarico al prefetto della Capitale. Sorpresa e stupore al Consorzio Venezia Nuova e al Provveditorato alle Opere pubbliche. Il «terzo commissario» era stato richiesto più volte nei mesi scorsi anche dalle forze politiche. Doveva aiutare il Consorzio di imprese a sbrogliare la complicata matassa dei lavori del **Mose**, andati a rilento dopo lo scandalo delle tangenti del 2014 e la scoperta di una serie di guai tecnici e finanziari. Dopo mesi di annunci, il nuovo amministratore straordinario era stato nominato dopo l'arrivo del nuovo governo. Decreto firmato dal prefetto di Roma Gerarda Pantalone. In questo caso una procedura diversa da quella utilizzata per i primi due commissari (l'avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo e l'ingegnere Francesco Ossola e prima ancora da Luigi Magistro. La proposta dei due nomi era stata fatta nel 2014 dal presidente dell'Autorità nazionale Anticorruzione Raffaele Cantone, che l'aveva inviata al prefetto per la nomina. Così era successo per Luigi Magistro. In questo caso non vi è traccia di una proposta di nomina che venga dall'Anac. Diverso il percorso di Nunziata, dunque. Non ci sono conferme ufficiali sui motivi delle sue dimissioni. Forse ragioni personali. Dal mese di novembre è entrata in carica anche la supercommissaria Elisabetta Spitz, nominata grazie alla legge votata dal governo precedente sullo «Sblocca cantieri». A lei e al Provveditore alle Opere pubbliche spetta il coordinamento delle operazioni del **Mose**. --A.V.



Crociere, guerra sul Canale nord ma anche gli ambientalisti sono divisi

Zitelli: aree private. M5s «spinge» l'avamposto. Chioggia, Vgate bocciato

VENEZIA Progetti all'ordine del giorno che si cerca di togliere, altri fuori, ma che si vogliono inserire. Sono febbrili questi giorni prima del Comitato del 3 marzo, che dovrebbe decidere il futuro della crocieristica a Venezia. Ma gli stessi ambientalisti, uniti sul «no» a un terminal dentro la laguna, sono divisi sulla soluzione. Andreina Zitelli, ex commissaria della Via, da due giorni attacca l'Autorità di sistema portuale per l'ipotesi della sponda nord del Canale industriale nord, nell'area dell'ex Vetrocoke: «Si tratta di aree private, perché sul frontespizio ci sono i simboli di **Porto** e Capitaneria? Si sono impossessati del progetto?». Intermodale Marghera, la società proprietaria degli oltre 100 mila ettari dell'ex fabbrica di carbone, ha infatti aggiornato il piano che prevede due accosti per navi fino a 340 metri, dicendosi disponibile ad accogliere una nave fino a 300 metri già nell'arco di quattro mesi, con un investimento di 4 milioni. Il **Porto** ha trasmesso il progetto insieme a un documento in cui riassume le ipotesi in campo per la soluzione temporanea (ci sono anche Fusina e le banchine di Tiv), ma secondo Zitelli la procedura è stata sbagliata.

«Il progetto va presentato al ministero dell'Ambiente per la Via, almeno nella fase preliminare di scoping», sostiene. «Noi abbiamo fatto una proposta, ora vediamo che cosa succede - dicono Marco e Daniela Salmini, proprietari dell'area - Siamo pronti ad andare avanti con un project financing, ma chiediamo alla politica di decidere, anche perché è da anni che teniamo bloccate altre ipotesi di sviluppo». Il nuovo progetto parte dalla scoperta dell'ingegner Nicola Ferrari e dell'architetto Roberto Driusso che la banchina realizzata negli anni Sessanta è ancora solidissima e dunque utilizzabile. «Abbiamo ipotizzato un intervento poco impattante e rispettoso dell'archeologia industriale preesistente», spiegano. Zitelli, come buona parte dei No Navi, punta da tempo sul terminal alla bocca di Lido ideato da Cesare De Piccoli e dalla società Duferco. Ma altri nomi storici dell'ambientalismo accademico veneziano, da Stefano Boato a Carlo Giacomini, fino a Maria Rosa Vittadini, hanno ipotizzato un avamposto galleggiante in mezzo alla bocca, per sfruttare i 12 metri del canale di San Nicolò senza dover scavare. E martedì Boato e Giacomini, con il progettista, l'ingegner Vincenzo Di Tella, sono stati ricevuti a Roma dai senatori M5s Orietta Vanin e Mauro Coltorti (presidente della commissione Lavori pubblici). «Il progetto non devasta il fondale ed evita danni alla laguna - commenta Vanin - auspichiamo quanto prima una comparazione con le altre soluzioni proposte al Comitato del 3 marzo». «E' un'ipotesi che avevamo valutato, poi abbiamo preferito quella attuale», commenta De Piccoli. Ieri pomeriggio in consiglio comunale a Chioggia si è invece parlato del progetto Vgate, che prevede un terminal container ad alti fondali 2,8 chilometri al largo di Sottomarina. Il parlamentino ha bocciato il piano su tutta la linea, sostenuto da buona parte delle categorie della città. «L'opera cambierebbe la vocazione di Chioggia - commenta il sindaco Alessandro Ferro - da turismo e pesca al **porto**. Si cerchi un altro posto sulla costa adriatica». (a. zo.)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il nodo della crocieristica

Grandi navi, ecco l' avamporto presentato ieri ai senatori

I Cinquestelle rilanciano: «Navi fuori dalla laguna». Vanin e Contorti: «Un bel progetto». Il Venis Cruise sul tavolo, ma manca l' ok dei Beni culturali

Alberto Vitucci Per il governo le grandi navi vanno a Marghera. Ma i Cinquestelle rilanciano: «le crociere devono andare fuori dalla laguna». Ieri la senatrice veneziana del M5s Orietta Vanin ha ricevuto a palazzo Madama insieme al presidente della commissione Lavori pubblici del Senato Mauro Coltorti i proponenti del progetto di «avamporto galleggiante», Stefano Boato e Vincenzo Di Tella. «Soluzione removibile e graduale, come prevede la legge Speciale», dice Vanin, «già sperimentata al porto di Livorno. Tra l' altro il progetto è stato donato al ministero e mai preso in esame. Si tratta di una piattaforma con pontoni modulari incernierati fra loro e ancorati al fondale, che non bucano il caranto lagunare». «Con l' incidente del 7 luglio 2019», continua Vanin, «si è finalmente compreso quali conseguenze disastrose possono accadere in città a causa di questi condomini galleggianti. Il problema è anche quello dell' erosione provocata dal passaggio delle grandi navi. Non si devono scavare canali in laguna. Si devono scegliere le alternative su basi scientifiche e non di interessi di parte». Il presidente della commissione ha annunciato che il progetto adesso sarà esaminato dal Parlamento. Si aggiunge così una soluzione di facile realizzazione a quelle già individuate dall' Autorità portuale e ora all' esame del ministero. Come ad esempio la trasformazione delle banchine del terminal traghetti a Fusina e le banchine Lombardia della Tiv a Marghera per dimezzare il passaggio delle grandi navi in bacino San Marco. Soluzione ritenuta insufficiente dai comitati, che insistono perché le grandi navi vadano «fuori dalla laguna». Da anni c' è depositato un altro progetto, il Venice cruise, per mettere le navi a San Nicolò di Lido, davanti all' isola del Mose. La proposta firmata da Duferco-De Piccoli, aveva ottenuto il via libera dal ministero per l' Ambiente con prescrizioni. Ma nella procedura di Via il ministero dei Beni culturali aveva espresso nel 2017 «parere negativo», sulla base dell' istruttoria tecnica della Soprintendenza. Dunque la procedura di Via non si è mai conclusa, avendo bisogno del parere dei due ministeri. Il porto a San Nicolò ha anche il parere contrario del comune di Cavallino Tereporti, per l' impatto che avrebbe a Punta Sabbioni. E secondo i suoi oppositori non rispetterebbe nemmeno le direttive dell' Unesco, che prevede di avere i nuovi scali per le grandi navi «fuori dalla laguna». . Adesso irrompe nel panorama delle alternative il progetto dell' avamporto galleggiante. «Il nostro progetto», assicurano Boato e Di Tella, che si sono avvalsi anche della collaborazione di Carlo Giacomini e Maria Rosa Vittadini, «non costa molto, si può realizzare in brevissimo tempo. Ma soprattutto non ha basi in cemento ed è facilmente rimovibile». Di navi si parlerà nel Comitato convocato per il 3 marzo a Roma. Al ministero delle Infrastrutture, guidato da Paola De Micheli, è arrivato in questi giorni il dossier dell' Autorità di sistema portuale sulle possibili «alternative provvisorie». Riguardano Marghera. A lungo termine il progetto che piace a Vtp, Regione e Comune è quello di Marghera (Canale Industriale Nord, banchina Nord). Ma anche qui i problemi non mancano, a cominciare dall' interferenza di questi traffici con l' attività del porto commerciale e le navi portacontainer che entrano



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

in laguna dal canale Malamocco Marghera. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

CON I PARLAMENTARI FOGLIANI E ANDREUZZA

Delegazione Lega al porto «Solidarietà ai lavoratori»

Una delegazione della Legaveneziana ha compiuto nei giorni scorsi un sopralluogo e avuto incontri istituzionali con i lavoratori e i sindacati del **porto**, all'indomani della manifestazione per la difesa del **porto**. L'incontro si è svolto lunedì 17: la delegazione della Lega di Venezia era composta dai parlamentari Fogliani e Andreuzza, dal Commissario provinciale Tomaello e dal Commissario della sezione di Marghera Righetto. Il gruppo si è recato in visita al **porto** commerciale di Venezia. Sono stati fatti diversi incontri nel corso delle quali si sono affrontati alcuni temi specifici per la vitalità del **porto** e delle aziende che operano come l'escavo dei canali, dei marginamenti, il tema della scadenza concessioni, il funzionamento del Mose e le grandi Navi. Ad accompagnare la delegazione c'era anche Andrea D'Addio, coordinatore **porto** regionale Veneto Uil trasporti e Andrea Annarelli della Nuova Compagnia Lavoratori Portuali. «Come Lega - spiega il commissario Andrea Tomaello - in tutte le sedi, cercheremo di tenere alta l'attenzione per la tutela, salvaguardia e valorizzazione del **porto** e dei suoi lavoratori». --



Tutti contro il terminal Vgate

«Posizione politica unanime durante il Consiglio di ieri sera. Si prepara una mozione per fermarlo. Il sindaco Ferro: «Porterebbe tra i 500mila e i due milioni di container, da tempo diciamo "no"»

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA «Dite di no al terminal». Sono state due bambine di scuola elementare, con i vestiti di Carnevale a riscuotere gli applausi più fragorosi durante il consiglio comunale dedicato al terminal V-Gate per le navi portacontainer. Una ha letto un breve testo che terminava con quell' appello in cui il no era molto enfatizzato, l' altra l' ha festeggiata alla felice conclusione della lettura. Le bambine erano due delle molte persone che hanno affollato, ieri sera, la sala consiliare, tra i quali rappresentanti delle categorie turistiche, del commercio, della pesca e dei comitati cittadini. Un' ampia partecipazione che, ha detto la consigliera Romina Tiozzo Compini (Chioggia è libera) «è già di per se, una risposta», ovviamente negativa, per l' ipotesi del terminal. E alla fine il no è arrivato unanime dai gruppi politici, che si sono impegnati a votare un documento unitario nel prossimo Consiglio. Questo non ha impedito, però, il consueto scambio di accuse tra maggioranza e opposizione. I primi interventi, infatti, hanno stigmatizzato l' assenza di una posizione ufficiale dell' amministrazione da un anno a questa parte. Jonatan Montanariello, capogruppo Pd, ha esortato il consiglio a pronunciarsi, con un sì o con un no.

Romina Tiozzo ha criticato la scelta dell' aula consiliare per la riunione (troppo piccola) e stroncato i pretesi vantaggi occupazionali (l' automazione crescente del settore renderebbe nulla la possibile creazione di posti di lavoro). Barbara Penzo (Pd) ha evidenziato, invece, che nell' anno trascorso dalla precedente discussione sul V-Gate, non è stato elaborato alcun progetto alternativo a sostegno dell' economia. Ugualmente negativi i commenti di Leonardo Ranieri e Marcellina Segantin (Chioggia Viva). Forte anche la reazione della maggioranza pentastellata che ha respinto l' accusa di non aver preso posizione. Il capogruppo Paolo Bonfà ha rinfacciato i presunti silenzi sul Gpl della precedente amministrazione, rivendicando, invece, l' informazione data alla città, l' anno scorso, alla notizia della presentazione del progetto. Il consigliere Daniele Padoan ha ricordato le perplessità espresse dal suo gruppo e fatto notare che la Commissione Via del ministero dell' Ambiente le ha praticamente tutte recepite nel parere espresso a giugno scorso. Il sindaco, Alessandro Ferro, ha ricordato la vocazione turistica della città e di tutta la costa veneta, dato che «ci saranno ripercussioni anche in altri comuni» e l' impatto che il V-Gate avrà in termini di traffico (500mila container da trasportare ogni anno, senza nessun miglioramento delle infrastrutture) che potrebbero aumentare fino a due milioni (con possibili potenziamenti della ferrovia e della viabilità stradale). «Ribadisco ha detto Ferro - la posizione dell' amministrazione, espressa l' anno scorso, di preventiva contrarietà al V-Gate e un no secco a questo progetto». Poi è toccato ad Alessandro Santi, presidente della società che propone il V-Gate, rispondere alle accuse, soprattutto a quella del consigliere Naccari di aver scelto Chioggia ritenendola più «debole» di altri territori. «Abbiamo seguito criteri di funzionalità della struttura ha detto Santi con l' obiettivo di far sviluppare e lavorare il territorio, non di penalizzarlo». E ha affermato che la movimentazione dei container non provoca rumore né inquinamento, trattandosi di merce inerte. L' unica voce che si è aggiunta alla sua è stata quella di Alfredo Calascibetta, del Comitato per il rilancio del Porto, che ha sostenuto le potenzialità occupazionali del progetto per almeno 600 persone, ovvero 200 per turno nelle 24 ore. Fortemente contrari tutti gli altri esponenti di associazioni e categorie. I consiglieri,



Il Gazzettino

Venezia

in chiusura, hanno tutti espresso la necessità di arrivare alla stesura di un documento unitario che ribadisca la contrarietà dell'intera città al progetto V-Gate. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia, consiglio comunale sul progetto

VGate, il Comune dice "no" «Troppi danni al territorio»

L'Amministrazione Ferro accoglie i rilievi delle categorie di pesca e turismo Ranieri (Chioggia Viva): meglio rimanere con le infrastrutture inadeguate

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. Secco no della città al progetto VGate.

Raccogliendo gli umori del Consiglio comunale, delle categorie turistiche e della pesca e dei molti cittadini presenti in aula ieri per il Consiglio comunale aperto, il sindaco Alessandro Ferro ha assicurato la totale contrarietà dell'amministrazione al progetto, invitando i proponenti a volgere lo sguardo altrove. Il sindaco ha sollevato fortissime perplessità sull'impatto visivo, acustico, paesaggistico, atmosferico, sulle ricadute per il mondo del turismo, della pesca e dell'agricoltura, dopo essere stato sollecitato a prendere posizione da molti consiglieri di minoranza che hanno accusato la maggioranza di essere rimasta silente sul VGate per un anno. «Vogliamo la spiaggia smoke free», sostiene Romina Tiozzo (Chioggia è libera), «e intanto rischiamo di trovarci un **porto** da 500. 000 containers l'anno, con i fumi delle navi nelle 24 ore. Il sindaco ci dica una volta per tutte cosa pensa di questo progetto». «Hanno scelto Chioggia perché la città è debole», spiega Leonardo Ranieri (ChioggiaViva), «non ha potere contrattuale all'esterno e così viene scelta come terreno fertile per calare progetti di questo tipo. L'avessero fatto a Jesolo o Cavallino, oltre alla città si sarebbe scagliato contro anche qualche politico di peso. Da noi tutto è possibile. Se pensano di tenerci buoni con la promessa di una nuova ferrovia o di una Romena commerciale, allora diciamo no grazie. Piuttosto rimaniamo con le infrastrutture inadeguate che abbiamo». La maggioranza, per bocca del capogruppo Paolo Bonfà, ha ribadito la contrarietà al progetto, ma il sindaco ha voluto specificare le ragioni e rivolgersi direttamente ai progettisti. «Sarà anche un'opera strategica ma vi chiedo di farla altrove», spiega Ferro, «Chioggia non la vuole. E i motivi sono chiari. Siamo una città a vocazione turistica, leader per la pesca, con un'agricoltura d'eccellenza. Non possiamo ospitare un **porto** d'altura davanti la spiaggia, con 500. 000 containers da gestire con l'attuale Romena e l'attuale ferrovia, perché i potenziamenti sono previsti solo nella previsione di arrivare ai 2 milioni di containers. Il nostro è un no secco e totale». Dal pubblico sono seguiti numerosi interventi del mondo del turismo e della pesca, tutti nettamente contrari all'opera. Alessandro Santi, presidente di VGate, ha comunque voluto ribadire i punti di forza del progetto. «La scelta è ricaduta su Chioggia dopo uno studio lungo tutta la costa dell'Alto Adriatico», spiega Santi, «tra sette siti è risultato il più idoneo. Lombardia, Veneto, Emilia producono il 50% del pil nazionale e oggi non hanno nessun **porto** all'altezza. Fra qualche anno le grandi navi in laguna non potranno più entrare e occorre trovare una soluzione per non rischiare la paralisi delle merci. In Canada, a Vancouver, stanno facendo la stessa cosa. Non abbiamo poteri occulti alle spalle, né finanziatori e non abbiamo fatto passi in avanti all'oscuro della città». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'Avvisatore Marittimo

Venezia

I porti del Nord Adriatico rinforzano l'alleanza

I porti membri dell'associazione Napa, North Adriatic Ports Association, si sono riuniti nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana, cui spetta la presidenza semestrale. Presenti, tra gli altri, anche il presidente dell'Autorità giuliana Zeno D'Agostino, il presidente del porto di Koper Dimitrij Zadel, Alberto Squarzina per il porto di Ravenna e Ivan Jaksic, per il porto di Rijeka. Tra i vari temi all'ordine del giorno è emersa con forza la volontà condivisa dei membri di presentarsi ai Ten-T Days, che si terranno il prossimo maggio in Croazia, portando all'attenzione delle autorità europee delle richieste unitarie. Il presidente AdspMas Pino Musolino ha dichiarato: «I cinque porti dell'Alto Adriatico costituiscono il gateway naturale per il continente europeo delle merci in transito da e verso il Medio e l'Estremo Oriente, movimentando annualmente oltre 100 tonnellate. Riteniamo fondamentale presentarci uniti all'importante appuntamento dei Ten-T Days, superando così la logica dei campanili e valorizzando la complementarità dei nostri scali». ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il semaforo dei croceristi attivo anche senza le navi

Attivo da pochi giorni il semaforo «intelligente» di via Gramsci, ha già sollevato i mugugni dei savonesi. Inizialmente il semaforo, «donato» da Costa per un investimento di 38 mila euro, doveva essere attivo quando le navi da crociera sono in **porto**, come aveva preannunciato il sindaco Caprioglio in occasione della firma della convenzione con Costa. Invece è proprio il fatto che il semaforo a chia mata sia sempre attivo ad aver sollevato le polemiche di molti automobilisti, visto che si tratta di una zona di intenso passaggio, con il semaforo spesso rosso per le auto a causa dei tanti pedoni che prenotano la chiamata. Il semaforo è attivo dalle 7 alle 23, come gli altri in città ed è a chiamata per i pedoni e con due tempi di attesa differenti in base alla fascia oraria. Dalle 9 alle 18, una volta schiacciato il pul sante per attraversare è previsto un tempo di attesa di 90 secondi. Nelle altre fasce orarie è invece di 60 secondi. Si tratta però ancora di una sperimentazione e il Comune sta valutando quali possano essere i tempi migliori di attesa, in modo da avere meno ricadute possibili sul traffico. Nei piani di Palazzo Sisto l' attesa dovrebbe incentivare i croceristi a fare percorsi alternativi come quello che dalla Torretta conduce al centro città, sfruttando il sotto passo dalla sede di Asso nautica che verrà risistemato, o quello in via Gramsci fino alla torre del Brandale e al Priamar e poi al Priamar. E. R.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Funivie, al Senato disegno di legge urgente del Pd

Luisa Barberis Un disegno di legge, già presentato in Senato, per superare il braccio di ferro politico che lunedì ha portato all' esclusione degli emendamenti di Funivie al decreto Mille proroghe. La via di uscita arriva quando il sole è ormai tramontato sul porto di Savona, senza che però, per tutta la giornata di ieri, le attenzioni siano mai calate dalla vertenza di Funivie. A indicare la via è il Pd, che prova a tranquillizzare in primis i lavoratori, anticipando la soluzione di cui si attendono maggiori dettagli proprio dal ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, che domani sarà a Savona per inaugurare il viadotto della A6. «Abbiamo depositato in Senato un disegno di legge spiegano i parlamentari Dem Franco Vazio, Roberta Pinotti, Vito Vattuone e il gruppo regionale del Pd - che affronta e risolve sia la previsione della cassa integrazione per i lavoratori delle Funivie, sia lo stanziamento di 4 milioni di euro necessario a ripristinare l' impianto danneggiato dal maltempo dello scorso autunno. Vista l' urgenza e l' importanza del tema, per bruciare i tempi, abbiamo chiesto che il disegno di legge sia trattato e votato subito in commissione in sede redigente e quindi senza necessità del voto in aula. Lega, Fratelli d' Italia e Forza Italia che si sono opposti in commissione al voto sugli emendamenti e che hanno sostenuto che il Decreto Milleproroghe non era il "veicolo appropriato", avranno una seconda possibilità. Ci auguriamo che ora si possa trovare un' unanimità». Il confronto, però, si preannuncia ancora acceso. «Quello che è successo è lampante - precisa il senatore della Lega Paolo Ripamonti - Il Governo corre ai ripari, dopo esser stato inefficiente. Il Pd in varie settimane non è riuscito a inserire nel Mille proroghe gli emendamenti di Funivie, ma non si può addossare la colpa alle opposizioni che escono dalla commissione. Sul Milleproroghe hanno addirittura posto la fiducia, perché sono in ritardo sui tempi, dopo aver discusso tra di loro su tutto. Avevano il numero legale e la maggioranza, potevano fare quello che volevano, ma per problemi interni non lo hanno fatto. Ora leggeremo la nuova proposta: avevo chiesto io di fare un decreto immediatamente eseguibile. Forse sono stato d' auspicio. Detto questo occorre che i Cinque Stelle liguri prendano una posizione». Le attenzioni dei 76 lavoratori sono puntate su quello che potrebbe accadere nelle prossime ore: se da una parte il disegno di legge è quanto basta per garantire sia i fondi per il ripristino della linea sia la cassa integrazione, dall' altra sale la preoccupazione rispetto all' avvio degli ammortizzatori sociali, che potrebbero non arrivare in tempo per colmare il primo mese in cui verrà a mancare lo stipendio. Di questo, oltre che del raddoppio ferroviario della linea Savona -San Giuseppe si parlerà domani, in un incontro organizzato alle 14,30 al circolo ricreativo di San Giuseppe, dove a trarre le conclusioni sarà proprio il ministro De Micheli.



Maltempo Savona, Benveduti: "Ministro De Micheli dia delle risposte su Funvie"

SAVONA - "Visto che venerdi' il ministro De Micheli sara' a Savona per la riapertura del tratto del viadotto autostradale dell' A6, perche' non ne approfitta per dare risposte precise ai lavoratori di Funvie spa? Da tempo attendiamo chiarimenti sugli stanziamenti per il ripristino dell' infrastruttura, ma ancora nessuno si e' degnato di fornirci risposta". Così l' assessore allo Sviluppo economico della Regione Liguria, Andrea Benveduti , dopo le polemiche di ieri sul mancato accoglimento nel "Milleproroghe" di due emendamenti a favore delle funvie savonesi devastate dal maltempo dello scorso autunno. " Il futuro di Funvie- spiega l' assessore- passa inevitabilmente dai quattro milioni che il governo dovrebbe sbloccare, incaricando il presidente della Regione, Giovanni Toti, in qualita' di commissario dell' emergenza, di gestire i lavori di ripristino dell' impianto. E l' onorevole Franco Vazio ha addirittura il coraggio di attribuire ad altri la colpa di questi ripetuti ritardi, quando la negligenza dell' esecutivo, dovuta alle continue liti interne, sta fermando l' iter?". Per Benveduti, "l' abituale inerzia e la totale assenza di idee di questi ministri fantasma dimostra ancora una volta la mancanza di visione futura del governo, ancorato unicamente al comodo presente delle poltrone romane".

Approfondimenti Criscito: "Vittoria importante, facciamo punti e poi vedremo le altre..." Autostrada A10, ancora chiuso il casello in uscita di Arenzano I fiori da mangiare e il cucinoso in parete, stasera alle 21 a Viaggio in Liguria

Video Porto Spezia, Toti: Scalo pilota su elettrificazione a cui si Lega il futuro della centrale Enel Ronde Val Merula, rettilineo flat out per i primi in classifica Varese Ligure, il sindaco denuncia: "Con queste strade i camion non possono passare e la attività soffrono" Vicesindaco Pignone sulla SP38: "In caso di chiusura della strada complicato raggiungere Monterosso" Commenti.



Savona News

Savona, Vado

Tavolo sulle infrastrutture a Vado, non invitati Quiliano e Savona. Sindaco Caprioglio: "Scriverò una lettera al Mit"

"Si tratta di rispetto istituzionale, nel momento in cui si parla di infrastrutture è giusto lavorare insieme"

"Si sono verificati molti sgarbi istituzionali e a breve scriverò una nota al Mit per lamentare che non si parla di infrastrutture che parlano al territorio senza gli amministratori di quel territorio". E' un fiume in piena il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio dopo il mancato invito insieme al comune di Quiliano, al tavolo sulle infrastrutture organizzato a Vado Ligure alla presenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Autorità di Sistema Portuale**, Autostrade, Apm Terminals, Anas, Rfi, Provincia e comune vadese. Al centro oltre al potenziamento dei trasporti ferroviari anche la sistemazione della strada di scorrimento veloce che vede coinvolti anche i territori di Quiliano e Savona (interessato anche dal Parco Doria). "Si tratta di rispetto istituzionale, nel momento in cui si parla di infrastrutture che riguardano più territori è giusto lavorare insieme. Per questo motivo scriverò una lettera al Ministero in quanto avrebbe dovuto convocare anche il comune di Quiliano e Savona il 28 gennaio a Roma e il 14 febbraio a Vado" continua Caprioglio.



Avvenire

Genova, Voltri

Due inchieste per i cargo delle armi

Arrestato il comandante della nave Bana. Denuncia per un altro carico saudita Nel giorno in cui viene arrestato il comandante del cargo libanese 'Bana' che dal 3 febbraio è sotto sequestro nel porto di Genova per sospetto traffico di armi dalla Turchia alla Libia, in procura viene depositato un altro esposto, stavolta riguardante un presunto traffico di armi da guerra verso la coalizione saudita che combatte nello Yemen. L'Osservatorio permanente sulle armi e le politiche di sicurezza (Opal) insieme a 'The Weapon Watch', l'osservatorio sulle armi nei porti europei e del Mediterraneo, hanno consegnato una denuncia in occasione del passaggio in porto, il giorno 17 febbraio 2020, della nave saudita "Bahri Yanbu", «nave per la quale abbiamo fondate e documentate informazioni relative al suo carico di armi ed esplosivi destinati alle Forze armate saudite e degli Emirati Arabi Uniti, armi ed esplosivi che potrebbero essere impiegati contro la popolazione civile yemenita, per commettere crimini di guerra, in violazione dei Trattati internazionali». Non è l'unico mistero su cui lavorano gli inquirenti liguri. Ieri è scattato l'arresto per Jouseff Tartiussi, 55 anni, libanese, comandante del cargo Bana. È accusato di traffico internazionale di armi. L'inchiesta sulle armi turche è partita dalle dichiarazioni di un ufficiale del cargo che ha detto di aver visto cingolati e armi nella stiva sorvegliati da militari turchi. Il marittimo, che sta collaborando con gli inquirenti rivelando numerosi dettagli sulle spedizioni, vive ora in una località protetta. L'uomo ha anche svelato che i militari turchi, alcuni forse appartenenti ai servizi segreti di Ankara, avrebbero detto all'equipaggio di mentire sulla sosta in Libia: quello scalo, gli sarebbe stato «suggerito», era dovuto a una avaria. I pm subito dopo l'arrivo in Italia della portacontainer, avevano sequestrato la plancia e indagato il comandante per traffico internazionale di armi. La violazione dell'embargo, stabilito per impedire la proliferazione degli scontri in Libia, stando all'accusa sarebbe stato commesso dal comandante della Bana, in concorso «anche con militari turchi». Ipotesi questa che prefigura la possibilità di iscrivere sul registro degli indagati anche altri, per ora 'ignoti'. Lo sostengono i pm Maria Chiara Paolucci e Marco Zocco, insieme ai sostituti Francesco Pinto e Paolo D' Ovidio, nella richiesta di arresto. Secondo gli investigatori di Digos, Polizia di frontiera e Capitaneria di porto, a bordo della motonave Bana ci sarebbero stati non solo i cingolati, ma anche mitragliatrici, lanciarazzi ed esplosivi imbarcati nello scalo turco di Mersin, il porto franco più grande d'Europa, non lontano dalle coste siriane, e scaricati poi a Tripoli. Gli inquirenti hanno trovato le tracce del passaggio dei carri armati a bordo della portacontainer. I viaggi compiuti dalla Bana verso la capitale libica sarebbero stati non meno di tre. RIPRODUZIONE RISERVATA



Genova/2

Armi, arrestato il capitano della Bana

L'arsenale - Il cargo, fermo al porto, avrebbe portato munizioni turche in Libia

An.Mo.

Genova Dopo aver bloccato nel **porto** di **Genova** il 3 febbraio scorso la nave Bana, battente bandiera libanese, la Procura del capoluogo ligure ieri ha arrestato il comandante Jouseff Tartiusi, 55 anni, anch'esso libanese. L'accusa è di traffico internazionale di armi in concorso con soggetti da identificare, fra cui militari turchi. L'inchiesta degli inquirenti genovesi era partita dalle dichiarazioni di un sottufficiale del cargo (attualmente trasferito in una località segreta dopo la richiesta di asilo politico), che, testimoniandolo con un video girato nella stiva della nave, avrebbe mostrato come la stessa fosse recentemente stata impegnata nel trasporto di mezzi corazzati, carri armati, cingolati, obici, mitra, razzi e gruppi elettrogeni fra Turchia e Libia. Secondo il racconto, riportato dalle agenzie di stampa, i viaggi della Bana fra i due Paesi sarebbero stati almeno tre, tutti con le medesime modalità. Nell'ambito di altri percorsi, al cargo sarebbe stato ordinato di scalare a Mersin, in Turchia, dove avrebbe caricato le armi. La nave, poi, spegnendo i sistemi di individuazione radar sarebbe partita alla volta di Tripoli, in Libia, per scaricare le armi. A bordo avrebbero viaggiato militari turchi di scorta e, forse, uomini dei servizi segreti di Ankara. All'equipaggio sarebbe inoltre stato suggerito di rispondere, qualora fosse stato loro chiesto, che la sosta in Libia era dovuta a un'avarìa. La Bana, di norma impiegata per trasportare mezzi civili fra Europa e Medio Oriente, è arrivata a **Genova** vuota, ma gli inquirenti, che, nel frattempo hanno sequestrato la strumentazione elettronica per ricostruirne con esattezza gli spostamenti, avrebbero trovato tracce del passaggio recente dei mezzi militari nella stiva. La nave, inoltre, era stata protagonista nei giorni precedenti l'approdo in Liguria di un avvistamento da parte della Marina francese, che l'aveva intercettata in viaggio verso la Libia scortata da due fregate turche. Il presidente francese Macron aveva accusato il leader turco Erdogan di aver violato l'embargo e media vicini al generale Haftar avevano sostenuto che quegli armamenti fossero destinati ad al Sarraj. Il primo ad accorgersi degli strani movimenti della Bana era stato a inizio gennaio il fotoreporter e collaboratore della Reuters Yörük Isk. Che, approfondendone la storia, aveva scoperto come la nave fosse stata fra 2015 e 2017 inserita dagli Usa in una lista di mezzi, persone e imprese sottoposte a sanzioni perché di proprietà di una società di Ali Abou Merhi, imprenditore libanese ritenuto legato a Hezbollah. E come, malgrado la scadenza delle sanzioni, la proprietà resti riconducibile agli stessi soggetti.



Arrestato il comandante della Bana caccia agli agenti segreti di Erdogan

L'inchiesta della procura di Genova sulla nave sospettata di aver trasportato armi in Libia violando l'embargo l'accusa contestata in "concorso con militari turchi ancora ignoti". Nella stiva le tracce dei cingoli dei carri armati

di Marco Preve L'inchiesta della procura genovese sulla nave libanese Bana sospettata di trasportare armi verso la Libia violando l'embargo internazionale, apre un'altra profonda frattura nei precari equilibri geopolitici del Mediterraneo. Nelle stesse ore in cui veniva arrestato il comandante della nave -Jouseff Tartoussi, 55 anni, libanese - e soprattutto veniva accusato in concorso con "militari turchi al momento ignoti", il presidente padrone della Turchia, Recep Tayyip Erdogan, rilasciava una dichiarazione per nulla diplomatica riguardo la situazione della Libia che vede Ankara schierata al fianco di uno dei signori della guerra, Sarraj: "Se non si potrà raggiungere un accordo giusto attraverso i negoziati internazionali, sosteneremo il governo legittimo nel prendere il controllo dell'intero Paese". Parlando al gruppo parlamentare del suo Akp, il leader turco ha attaccato anche la decisione dell'Ue di schierare un'operazione navale e aerea nell'est del Mediterraneo per controllare il rispetto dell'embargo di armi verso la Libia, che continuano invece ad affluire dalla Turchia a Tripoli e dalla Russia a Bengasi: "L'Unione europea non ha alcuna autorità per prendere una decisione sulla Libia". Ma le ipotesi accusatorie mosse dalla procura - dopo aver ottenuto l'autorizzazione del Ministero della giustizia necessaria in caso di presunte violazioni dell'embargo -, potrebbero rappresentare il primo tassello per gli organismi internazionali per contestare alla Turchia il mancato rispetto degli accordi. E ulteriori novità potrebbero arrivare nelle prossime ore, quando interrogatori e accertamenti informatici su telefoni e pc, potrebbero fornire i nomi di ufficiali dell'esercito di Ankara coinvolti nel traffico. Quello che al momento ipotizza la procura (l'indagine è stata affidata alla Digos, alla polizia di frontiera e alla Capitaneria) è che, fra metà gennaio e il 3 febbraio, la Bana, dopo essere partita da Beirut ha raggiunto il porto turco di Mersin dove avrebbe caricato carri armati, lanciarazzi e mitragliatrici e li avrebbe poi trasportati in Libia, forse scortata da navi della marina turca. Tracce evidenti di cingolati sono state rinvenute nelle stive della nave sequestrata il 3 febbraio a Genova. L'accusa è di traffico internazionale di armi. L'inchiesta della procura genovese è partita dalle dichiarazioni di un ufficiale del cargo, un 25 enne libanese, che ha detto di aver visto cingolati e armi nella stiva sorvegliati da militari turchi. Il marittimo vive ora in una località protetta. L'ufficiale è stato sentito già più volte dagli investigatori coordinati dai pm della Dda Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci, insieme ai sostituti Francesco Pinto e Paolo D' Ovidio. L'uomo ha detto che il cargo avrebbe trasportato mezzi più piccoli dotati di radar e jeep con cannoni anticarro, ma anche mitra, cannoni e razzi. Il marittimo ha anche svelato che i militari turchi, alcuni forse 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 sarebbero stati almeno tre. Naturalmente in questa vicenda entrano in gioco interessi enormi perché in palio c'è il controllo di aree strategiche. Quando la Bana era stata bloccata in porto il presidente francese Macron aveva accusato il leader turco Erdogan di aver violato l'embargo. Media vicini al generale Haftar avevano



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

sostenuto che quegli armamenti erano destinati ad al Sarraj. Il prosieguo delle indagini probabilmente rivelerà anche il ruolo effettivo del giovane ufficiale che ha fatto scattare l'indagine. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Giorno

Genova, Voltri

GENOVA

«Nave fermata per traffico d' armi» Arrestato il comandante

È stato arrestato il comandante del cargo libanese Bana che dal 3 febbraio è sotto sequestro nel porto di Genova per sospetto traffico di armi dalla Turchia alla Libia. L'arresto è scattato per Jouseff Tartiusi, 55 anni, libanese. È accusato di traffico internazionale di armi.



Ansa

Genova, Voltri

Sospetto traffico di armi, arrestato comandante nave

E' stato arrestato il comandante del cargo libanese Bana che dal 3 febbraio è sotto sequestro nel porto di Genova per sospetto traffico di armi dalla Turchia alla Libia. L'arresto è scattato per Jouseff Tartoussi, 55 anni, libanese. E' accusato di traffico internazionale di armi. L'inchiesta della procura genovese è partita dalle dichiarazioni di un ufficiale del cargo che ha detto di aver visto cingolati e armi nella stiva sorvegliati da militari turchi. Il marittimo sotto protezione. L'ufficiale è stato sentito più volte dagli investigatori. L'uomo ha detto che il cargo avrebbe trasportato mezzi più dotati di radar e jeep con cannoni anticarro, ma anche 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 svelato che i militari turchi avrebbero detto all'equipaggio di mentire sulla sosta in Libia: quello scalo, gli sarebbe stato "suggerito", era dovuto a un' avaria. I viaggi del cargo sarebbero stati almeno tre.



Genova24

Genova, Voltri

Sospetto traffico d' armi, arrestato il comandante della Bana

Le indagini partite dalle dichiarazioni di un ufficiale della nave che ora si trova in una località protetta

Genova. E' stato arrestato il comandante del cargo libanese Bana che dal 3 febbraio è sotto sequestro nel **porto** di **Genova** per sospetto traffico di armi dalla Turchia alla Libia. L' arresto è scattato per Jouseff Tartiusi, 55 anni, libanese. E' accusato di traffico internazionale di armi. L' inchiesta della procura genovese è partita dalle dichiarazioni di un ufficiale del cargo che ha detto di aver visto cingolati e armi nella stiva sorvegliati da militari turchi. Il marittimo vive ora in una località protetta. Ha anche girato un video che proverebbe la presenza delle armi a bordo della nave. 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 la plancia e indagato il comandante per traffico internazionale di armi.



Sospetto traffico di armi, arrestato il comandante della nave Bana

GENOVA - E' stato arrestato il comandante del cargo libanese Bana che dal 3 febbraio è sotto sequestro nel **porto** di **Genova** per sospetto traffico di armi dalla Turchia alla Libia. L'arresto è scattato per Jouseff Tartiusi, 55 anni, libanese. E' accusato di traffico internazionale di armi. L'inchiesta della procura genovese è partita dalle dichiarazioni di un ufficiale del cargo che ha detto di aver visto cingolati e armi nella stiva sorvegliati da militari turchi. Il marittimo vive ora in una localita' protetta. 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 detto che il cargo avrebbe trasportato mezzi più piccoli dotati di radar e jeep con cannoni anticarro, ma anche 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 dei servizi segreti, avrebbero detto all'equipaggio di mentire sulla sosta in Libia: quella scalo, gli sarebbe stato "suggerito", era dovuto a una avaria. I viaggi del cargo sarebbero stati almeno tre.

Approfondimenti Nave Bana, indagato il comandante per sospetto traffico armi dalla Turchia Nave Bana, sospetto traffico d'armi: l'inchiesta resta a **Genova** Nave Bana, la Cgil al Prefetto: "Armi, la legge ne vieta anche il transito" Nave 'Bahri Yanbu' a **Genova**, protesta e varco bloccato contro il traffico d'armi Sospetto traffico d'armi sulla nave Bana, la procura di **Genova** chiede l'incidente probatorio Video Ponte Morandi, Pesci: (amt) il punto sulla mobilita urbana M5s, Beppe Grillo: "Noi come nave di Teseo, siamo cambiati". E poi grida: "Maledetti!" Dakar 2020, mezzi arrivati in Arabia Saudita su una nave Messina La nave 'della morte' Bahri Yanbu a **Genova**, i portuali: "Non vogliamo essere complici" Commenti.

The screenshot shows a news article from PrimoCanale.it. The main headline is "Sospetto traffico di armi, arrestato il comandante della nave Bana". The article is dated "mercoledì 19 febbraio 2020". The text of the article is partially visible, mentioning the arrest of Jouseff Tartiusi, 55 years old, and the suspicion of international arms trafficking. The article is categorized under "CRONACA". There are social media sharing icons (Facebook, Twitter, Google+, LinkedIn) and a "LIVE NEWS" section on the right. The bottom of the screenshot shows a "Video" section with a list of related videos and a "Commenti" section with a "0 Commenti" count.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

I furti in porto simbolo del rischio prescrizione Dodici anni per arrivare alla prima udienza

Genova, conflitti di competenza e trasferimenti del fascicolo: tra sei mesi cadrà l'inchiesta sulla banda accusata di rubare nei container

Marco Grasso / **GENOVA** C'era un'intera filiera che viveva sulle merci rubate dopo lo scarico dal **porto** di **Genova**: chi segnalava la merce, autotrasportatori collusi, imprenditori che fornivano posti riparati dove svaligiare i carichi, e infine una rete che si occupava della logistica dei furti e dello smercio. Una vera e propria banda, secondo la Procura. Peccato che il processo, dopo un tortuoso cammino fatto di rimpalli fra tribunali, ricorsi sulla competenza territoriale, misure cautelari scadute, reati ormai troppo vecchi per essere puniti, abbia impiegato 12 anni per essere istruito. Una vicenda che riporta l'attenzione sul dibattito in corso sulla prescrizione: «È un caso emblematico che mostra come la lentezza di alcuni processi derivi dalla disfunzione della macchina giudiziaria - commenta Nicola Scodnik, membro del direttivo della Camera penale ligure Ernesto Monteverde. È la dimostrazione che è fuorviante attribuire ai difensori il rallentamento dei processi». Per capire come nasce questa storia, bisogna ritornare al 2007 e al 2008, ovvero al periodo in cui la gang finisce nel mirino della Guardia di Finanza e del pubblico ministero genovese Walter Cotugno. Ci sono da tempo tante segnalazioni da parte di società che denunciano perdite significative di carichi, volumi troppo alti per essere casuali. La Procura mette a segno varie operazioni, che ipotizzano la regia del crimine organizzato. I militari seguono la banda per mesi. Dai container sparisce di tutto: elettrodomestici, cibo (pesce, carne, surgelati, ricette anche in un noto ristorante di **Genova**), macchinari industriali e per la ristorazione, casse di vino e di superalcolici, vestiti di marca. Fra gli indagati c'è anche l'imprenditore Orlando Sofio, che per gli investigatori offre il proprio magazzino di stoccaggio a Serravalle. Sofio, di origini calabresi, è stato coinvolto in diverse indagini sulla 'ndrangheta in Liguria e viene considerato vicino al boss savonese Carmelo Gullace. Nel 2013 la Procura chiude le indagini. Ma il giudice per l'udienza preliminare stralcia circa la metà degli indagati, in tutto 54: secondo il magistrato, infatti, fanno parte di una filiera che operava essenzialmente in Basso Piemonte; dunque il fascicolo viene spedito ai colleghi di Alessandria, tribunale che, come dimostrano i continui interpellati straordinari del Ministero della Giustizia, soffre. Varie società lamentano perdite considerevoli di carichi. Tra il 2007 e il 2008 la Procura di **Genova** scopre bande organizzate che coinvolgono autotrasportatori e imprenditori, attive tra Liguria e Basso Piemonte. Nel 2013 il giudice per l'udienza preliminare trasferisce il fascicolo per competenza ad Alessandria, dove avvengono parte dei furti. Il rinvio a giudizio arriva dopo tre anni, nel 2016. Il procedimento si incaglia un'altra volta: prima viene trasmesso dal tribunale collegiale a quello monocratico; poi, dopo una pronuncia della Corte di Cassazione ritorna indietro. In mezzo ci sono i ritardi per l'avvicendamento di un giudice e l'attesa di una sentenza della Suprema Corte. Alla vigilia dell'inizio del dibattimento mancano 6 mesi alla prescrizione. di una carenza cronica di toghe. Un dettaglio importante per capire come il fascicolo finisca sostanzialmente in un gorgo senza fine. Passano tre anni dalla trasmissione di quegli atti alla successiva richiesta di rinvio a giudizio, un atto che ricalca sostanzialmente le accuse già contestate a **Genova**. Il



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

caso finisce di fronte al tribunale collegiale, ma nel frattempo una parte dei reati è prescritta. E il procedimento viene inviato al tribunale monocratico. A questo punto siamo arrivati al periodo fra il 2017 e il 2018, un arco di tempo in cui succede un po' di tutto. Secondo i difensori (tra gli altri Aldo Nappi, Paolo Costa, Pietro Bogliolo, Enrico Grillo), il processo doveva rimanere dov' era: cioè al tribunale collegiale, perché al momento del rinvio a giudizio il reato non era ancora prescritto. Qualche mese se ne va via per l' avvicendamento del giudice. Poi un intero anno passa in attesa di un pronunciamento delle sezioni Unite della Corte di Cassazione. Una sentenza che dà ragione ai difensori, e dispone che a giudicare sia (nuovamente) la corte collegiale. La procedura impone che il fascicolo, una volta trasmesso, non possa fare il percorso inverso, dunque passa prima dalla Cassazione. Fino ad arrivare a questi giorni. A un processo tutto da cominciare. A dodici anni dai fatti, e a sei mesi da una prescrizione certa. -

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porto di Genova, la prua di Aponte sul terminal Sech: «Mi interessa»

Il fondatore di Msc ribadisce la contrarietà alla fusione con Psa E sulle crociere: «Posso investire sul progetto Hennebique»

Simone Gallotti / GENOVA Gioca la carta a sorpresa dopo tre ore di incontro in Regione e poco prima del supplemento di vertice a pranzo. Gianluigi Aponte vuole il terminal Sech: «Potrebbe essere il futuro. Io non credo a tanti piccoli terminalucci, preferirei avere un grande terminal - spiega il numero uno di Msc - Questo è il nostro concetto da sempre: unire i volumi in un solo terminal è molto più efficiente ed economico. Intanto noi andiamo avanti per la nostra strada, se si apre questa possibilità la esamineremo». Il ragionamento di Aponte sparpaglia le carte in tavola: se volete consolidare e superare il problema delle legge che vieta a un operatore di detenere due concessioni per la stessa tipologia di merce in un porto, ragiona il secondo armatore al mondo, non fate la fusione con Psa, ma vendete il Sech a Msc. Il confine tra il terminal di Bettolo e quello dello scalo oggi gestito da Giulio Schenone e dai fondi, permetterebbe un' estensione della concessione, evitando così di dover cozzare contro la legge che sta rendendo difficile l' operazione di fusione. Intanto il 27 febbraio il presidente del porto Paolo Emilio Signorini sembra intenzionato a dare il via libera al matrimonio tra le due aziende. Serve l' approvazione del comitato di gestione, che non è così scontata e ieri Aponte ha ribadito la propria contrarietà all' unione tra il colosso di Singapore e il secondo terminal container di Genova «perché si creerebbe un monopolio». Al tavolo sono seduti il comandante del porto, l' ammiraglio Nicola Carlone, il rap presentante della Regione e Marco Doria per il Comune, oltre ad Alessandro Berta per Savona. Il tentativo di cambiare la legge è naufragato e ieri in Authority si cominciava a fare la conta dei voti. Signorini ha deciso poi di legare il destino di Psa-Sech alla vicenda dell' ingresso di Msc nel gruppo Messina, ma la clessidra sta finendo e il terminalista genovese senza l' ingresso di Ginevra rischia di veder vanificato il percorso di salvezza partito molti mesi fa. Ecco perché il clima è ancora rovente in porto e l' incontro di ieri è servito per saggiare gli umori di uno dei principali operatori. BETTOLO E CROCIERE Il padrone di casa del vertice di ieri è stato Giovanni Toti che ha riunito attorno al tavolo Enac, Enav e Msc. Il tema è quello del cono aereo che limita l' altezza delle gru che Aponte vorrebbe installare sulla nuova piattaforma container: «Lavoriamo tutti insieme affinché l' attività del terminal di Calata Bettolo parta nel più breve tempo possibile. Stiamo effettuando lavori preliminari per poter iniziare verso aprile/maggio a portare le prime navi, utilizzando gru mobili. Poi in un secondo tempo faremo il lavoro definitivo per installare le gru che lavoreranno a lungo termine». Msc non è comunque preoccupata di ottenere il via libera definitivo. Sulle crociere invece il numero uno della compagnia, che ieri è sceso a Genova con Pierfrancesco Vago, ha ammesso di essere «interessato a investire sia su Hennebique che su Ponte Parodi» e ha lanciato un messaggio a Costa Crociere e al progetto del terminal della compagnia a Genova: «Vediamo se è fattibile e legale. Se è legale la facciamo». Toti ieri si è seduto in cabina di regia e ha garantito che in porto « arriveranno i binari e la diga che consentirà l' utilizzo anche delle navi più grandi, ma intanto si parte». E sul fronte crociere punta sul fattore Msc: «Credo che possa svilupparsi una positiva sinergia che allarghi lo spazio della compagnia nel nostro porto e renda più ricco il servizio per i turisti nella nostra stazione marittima e incrementando ulteriormente i volumi di questo mercato». -



PORTI

Genova, Aponte sfida Singapore Un' offerta per il terminal Sech

Il patron di Msc incontra le autorità genovesi No al progetto di Psa L' obiettivo dell' armatore è un terminal che unisca calata Bettolo e Sech

Raoul de Forcade

Nel futuro di Msc potrebbe esserci l' acquisizione del terminal Sech di **Genova** Sampierdarena. Lo ha affermato ieri, a sorpresa, Gianluigi Aponte, patron della compagnia di navigazione numero uno al mondo nel trasporto container, al termine di un incontro con le istituzioni genovesi e liguri. Il meeting aveva come argomento precipuo calata Bettolo, il terminal in costruzione che Msc ha in concessione ed è contiguo proprio al Sech. In merito a quest' ultimo Aponte ha chiosato: «Penso mi interesserebbe acquisirlo. Potrebbe essere il futuro. Io non credo a tanti piccoli terminalucci. Preferirei avere un grande terminal; questo è il nostro concetto da sempre. Unire i volumi in un solo terminal è molto più efficiente ed economico. Nel frattempo, andiamo avanti per la nostra strada, se si aprirà questa possibilità la esamineremo». Pur apparentemente pacata nei toni, la boutade di Aponte può avere un effetto dirompente nel risiko dei terminal genovesi, che vede il Sech al centro dell' interesse di un altro colosso mondiale: Port of Singapore Authority. Psa, infatti, punta da tempo ad acquisire il controllo delle banchine di Sampierdarena. Una mossa che

consentirebbe alla società asiatica di gestire due terminal nello scalo della Lanterna: Psa **Genova** Pra' (ex Vte), che è il più grande del **porto** e il primo in Italia come banchina di destinazione finale dei container; e poi il Sech, di cui Psa detiene già oggi il 40% ma con l' obiettivo di salire al 62%, acquisendo quote che attualmente fanno capo a Gip (Gruppo investimenti portuali). Aponte non ha mai fatto mistero di essere fermamente contrario alla fusione tra Psa e Sech. E ieri non ha mancato di rimarcargli: «La fusione - ha detto - potrebbe avvenire: esiste questa possibilità. Ma io non sono favorevole, perché si creerebbe un monopolio». L' armatore, del resto, nei mesi scorsi aveva scritto una lettera all' Autorità di sistema portuale di **Genova** e Savona per esprimere le sue perplessità sull' operazione di fusione. E l' Authority guidata da Paolo Signorini aveva chiesto un parere sulla liceità o meno della fusione Psa-Sech al ministero dei Trasporti. La risposta, però, finora non è arrivata. Al centro del contendere, c' è la legge sui porti 84/94 che, in un articolo, vieta al medesimo terminalista di avere più di una concessione in un unico **porto** per la stessa tipologia di merce. Nei 26 anni trascorsi dall' entrata in vigore della legge, peraltro, il panorama dei porti italiani (passati anche attraverso la riforma che ha trasformato le Autorità portuali in Authority di sistema) è profondamente cambiato. E sono mutati anche gli assetti all' interno dello scalo di **Genova**, che è diventato un unicum con quello di Savona, ove ha appena aperto Vado Gateway, la piattaforma container che unisce in società i danesi di Maersk ai cinesi di Cosco e Qingdao. Sono in molti, dunque, a ritenere superato quanto previsto della legge 84/94 in tema di concentrazioni di concessioni. Eppure, se nel corso degli anni si è provato a più riprese di modificare la norma in questione, ogni tentativo finora è andato a vuoto. Aponte ha dunque buon gioco a opporsi alla fusione e a proporre la sua società come acquirente del Sech, al posto di Psa. Il fatto che il terminal si trovi proprio a fianco a quello di calata Bettolo, controllato da Msc, permetterebbe infatti di far passare l' unione tra Sech e Bettolo come l' ampliamento di un terminal; fattispecie prevista dalla 84/94 che, in questo caso, permettere di dribblare la questione della doppia



concessione. Occorre però ricordare che Msc, nel porto di Genova, controlla



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

già, oltre a Bettolo, anche il 49% del terminal multiuso lmt (Intermodal marine terminal), in società con il gruppo Messina. Intanto l' Adsp di **Genova** e Savona ha già fissato un comitato di gestione per il prossimo 27 febbraio, nel cui ordine del giorno potrebbe entrare la discussione sulla fusione Sech-Psa. Confronto sul quale potrebbe ora pesare l' offerta avanzata da Msc sul terminal di Sampierdarena. Ieri, comunque, nella riunione a **Genova** tra Aponte e l' Adsp, la Regione Liguria, il Comune, la capitaneria ed Enac si è parlato soprattutto di calata Bettolo. «Lavoriamo tutti insieme - ha detto Aponte, mostrandosi soddisfatto - affinché l' attività del terminal Bettolo parta nel più breve tempo possibile. Stiamo effettuando lavori preliminari per poter iniziare, verso aprile o maggio, a portare le prime navi, utilizzando gru mobili. Poi, in un secondo momento, faremo un lavoro definitivo sul terminal per installare le gru che lavoreranno a lungo termine». La questione da risolvere per Bettolo, infatti, è l' altezza, in relazione al cono aereo, delle gru che potranno essere utilizzate, vista la vicinanza del terminal con l' aeroporto di **Genova**. «Dobbiamo avere - ha chiarito Aponte - una risposta ufficiale e definitiva da Enac prima di poter installare le gru. Ma non siamo preoccupati. Anche in questo meeting hanno detto che Bettolo è il terminal meno preoccupante (essendo il più a Levante del **porto**, ndr) per quanto riguarda l' altezza delle gru». Sul versante crociere, Aponte ha spiegato che Msc è «interessata a investire sia sull' ex silos Hennebique che su Ponte Parodi», entrambi al centro di progetti di riqualificazione. Ponte Parodi potrebbe ospitare un nuovo terminal per le navi da crociera più piccole, di lusso ma, ha aggiunto, «ha un senso anche in seno alla Stazione marittima investire e aiutare lo sviluppo». Sull' ipotesi di realizzazione di un nuovo terminal passeggeri dedicato a Costa Crociere, A ponte è stato lapidario: «Vediamo se è fattibile e legale. Se è legale lo facciamo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Risiko dei terminal in porto a Genova, Msc sfida Singapore

Msc, colosso dei container e delle crociere potrebbe acquistare il terminal container Sech nel **porto di Genova**. "Potrebbe essere il futuro. Io non credo a tanti piccoli terminalucci, preferirei avere un grande terminal: questo è il nostro concetto da sempre: unire i volumi in un solo terminal è molto più efficiente ed economico. Intanto noi andiamo avanti per la nostra strada, se si apre questa possibilità la esamineremo". Il numero uno di Msc, Gianluigi Aponte, a **Genova** per discutere con Autorità portuale, Regione, Comune ed Enac del terminal Bettolo che dovrebbe partire in primavera, sparglia le carte a sorpresa sulla discussa fusione Sech-Psa che porterebbe Psa di Singapore ad avere il controllo di due terminal nel **porto di Genova**: Sech, appunto (di cui oggi Psa ha il 40% ma salirebbe al 62%), oltre a Psa **Genova Pra'**, il più grande dello scalo e il primo in Italia come **porto** finale di destinazione finale dei container il primo in Italia. L' avance di Aponte è il colpo di scena che potrebbe rimettere in gioco il risiko dello scalo. "La fusione? Non sono favorevole, si creerebbe un monopolio" ribadisce Aponte che aveva già scritto una lettera all' Autorità di sistema portuale di **Genova** e Savona per esprimere forti perplessità sull' operazione di fusione. E l' Autorità portuale che aveva chiesto un parere anche al ministero dei Trasporti senza ricevere, per ora, risposta, non ha ancora dato il via libera. Il nodo è che un articolo della legge sulla portualità, la 84 del 1994 vieta di avere più di una concessione nello stesso **porto** per la stessa tipologia di merce. Dal 1994 lo scalo è cambiato, e ha pure aperto Vado Gateway, la piattaforma container di Vado che vede alleati i cinesi di Cosco e Qingdao con Maersk. Ci sono stati emendamenti, poi ritirati, per chiedere la modifica di questo articolo di legge che alcuni ritengono superato nella configurazione attuale dello shipping. Nel frattempo il giudizio sull' operazione è sospeso. A Palazzo San Giorgio però c' è un comitato di gestione già programmato per il 27 febbraio e i rumor dicono che la fusione potrebbe entrare nell' ordine del giorno. Se l' operazione non andasse in **porto**, Msc è pronta a farsi avanti per acquisire Sech. Il terminal si trova proprio a fianco a quello di Calata Bettolo controllato da Msc, ed era nato come espansione del Sech, per cui in questo caso si potrebbe parlare di un ampliamento e non di una doppia concessione, anche se Msc però nel **porto di Genova** ha anche il 49% del terminal, multiuso, IMT in società con i Messina.



L' economia del mare

Container, crociere, Hennebique la sfida di Aponte sulle banchine

Il patron di Msc in Regione per parlare di passeggeri e di merci: " Sech? Se si apre la possibilità siamo pronti. La fusione con Psa? Sono contrario, sarebbe monopolio. Bettolo? Parte in primavera"

di Massimo Minella Si muove a tutto campo, Gianluigi Aponte. L' interesse del suo gruppo armatoriale, secondo al mondo nel trasporto di container ma ormai anche ai vertici del business crocieristico mondiale, vede in Genova il fulcro di un progetto che presto potrebbe allargare i suoi confini dal mare alla terra. L' anello di congiunzione sarà rappresentato dall' Hennebique, il grande manufatto in cemento armato che si affaccia su Calata Santa Limbania e che dopo più di trent' anni di declino si prepara a rinascere con una nuova vocazione multifunzionale. Ed è proprio qui che entra il gioco Msc. Come? Ad aggiudicarsi il bando dell' **autorità portuale** per la rinascita del gigante è stato il gruppo lombardo Vitali, specializzato proprio in grande interventi di ristrutturazione, con cui Msc collabora da tempo. L' area è oggetto di un piano di restyling più complessivo che parte dal Ponte dei Mille di Levante, tocca l' Hennebique e si sposta fino a ponte Parodi. In questi spazi l' authority vuole realizzare accosti dedicati a navi da crociera extralusso, di piccola taglia, che Msc ha ordinato alla Fincantieri di Sestri Ponente (4 unità). Tutto torna, insomma, con il gruppo armatoriale che potrebbe contribuire in maniera

robusta alla nuova vita dei vecchi silos granari. «Dentro all' Hennebique dovrebbero trovare spazi uffici, un terminal per l' accoglienza dei passeggeri, un parcheggio, ma anche strutture ricettive. Tutte attività che Msc ritiene strumentali al suo core business » spiega il presidente dell' authority Paolo Signorini al termine del vertice in Regione a cui Aponte ha preso parte accompagnato dal presidente esecutivo di Msc Crociere Pier Francesco Vago. La partita delle crociere per Msc va di pari passo con quella dei container. Il gruppo armatoriale, azionista di riferimento del nuovo terminal Bettolo, ha incontrato in Regione i vertici dell' Enac, sul nodo del cono aereo, e quelli della Capitaneria, per quanto riguarda le manovre di accosto e di movimento delle grandi portacontainer che arriveranno presto nel porto di Sampierdarena («fra aprile e maggio si parte» ha spiegato Aponte). «Con i vertici di Msc abbiamo affrontato sostanzialmente due temi - conferma il presidente della Regione Giovanni Toti - la messa in operatività del terminal contenitori di Calata Bettolo, il più importante investimento pubblico in questo momento in corso nella città se escludiamo le grandi opere infrastrutturali, e le crociere, l' espansione di un mercato che ci sta dando enormi soddisfazioni, dall' arrivo delle nuove navi Msc su Genova negli anni a venire alla necessità di dedicare ampi spazi e sempre maggiore sinergia fra questo settore e la città». Fondamentale è appunto dare risposte precise a Msc su cono e operatività, prima che la macchina si metta in movimento. Ma come andrà a finire? « Ho colto elementi positivi - spiega il presidente dell' authority Signorini - Enac entro marzo darà un pronunciamento preciso su tutto il bacino di Sampierdarena, non solo su Bettolo che impiegherà grandi gru. La Capitaneria sta già valutando da tempo le manovre delle navi di prova che stanno arrivando al terminal. Io credo che si possano fornire tutte le risposte richieste a chi ha sostenuto un investimento significativo nel porto». Al termine dell' incontro Aponte non ha poi declinato alcuna risposta sui temi più caldi della scena **portuale**, a cominciare proprio dal futuro assetto dello scalo. E a sorpresa non ha nemmeno nascosto il suo potenziale interesse per il terminal container Sech. «Se si aprisse la possibilità, sarei pronto



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

ad acquistarlo, altrimenti andremo avanti da soli» ha spiegato. Circa l'ipotesi di arrivare a una fusione fra Sech e Psa di Pra', con la seconda pronta a diventare l'azionista di riferimento, Aponte si è detto contrario. «Così si verrebbe a creare un monopolio». Sul tema, però, l'authority si pronuncerà a breve, muovendosi in sinergia con il ministero dei Trasporti che sul tema intende intervenire in maniera organica, affrontando l'intera riforma.

Msc pronta a investire su Hennebique

"Siamo interessati a investire sia su Hennebique che su Ponte Parodi". Al termine dell' incontro a Genova con le istituzioni, Gianluigi Aponte, fondatore e presidente del gruppo Msc conferma l' interesse per il compendio contiguo al terminal crociere di Genova, al centro di un progetto di riqualificazione. Il gruppo Vitali si è appena aggiudicato la concessione dell' ex silos Hennebique e con Msc si potrebbe aprire un dialogo. A Ponte Parodi del resto potrebbe nascere un nuovo terminal per le navi da crociera più piccole, di lusso. "Potrebbe essere anche quello - dice Aponte rispondendo alle domande dei cronisti -, ma ha un senso anche in seno alla Stazione Marittima investire e aiutare lo sviluppo". Sull' ipotesi della realizzazione una stazione marittima dedicata da parte di Costa Crociere nell' area delle riparazioni navali, a calata Gadda, cui stanno lavorando istituzioni e **Autorità di sistema portuale**, Aponte è cauto. "Vediamo se è fattibile e legale. Se è legale la facciamo". Aponte ha parlato anche di calata Bettolo. "Lavoriamo tutti insieme affinché l' attività del terminal di Calata Bettolo parta nel più breve tempo possibile. Stiamo effettuando lavori preliminari per poter iniziare verso aprile/maggio a portare le prime navi, utilizzando gru mobili. Poi in un secondo tempo faremo il lavoro definitivo per installare le gru che lavoreranno a lungo termine". Il nodo da sciogliere per il futuro del terminal resta il verdetto dell' Enac sull' altezza delle gru che potranno essere utilizzate in relazione al cono aereo, cioè senza disturbare gli aerei in atterraggio.



Aponte: contrario alla fusione Sech-Psa, il terminal mi interessa

Msc, che sta per avviare l'operatività a Calata Bettolo attraverso la controllata Til, potrebbe unire i due terminal in un'unica, grande piattaforma

«Sech? Sono contrario alla fusione con Psa, quel terminal mi interessa ». Lo ha dichiarato Gianluigi Aponte, fondatore e presidente del gruppo Msc, in visita oggi nel capoluogo ligure. Aponte, assieme al presidente esecutivo di Msc Cruises Pierfrancesco Vago, ha incontrato in un vertice il governatore Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Paolo Emilio Signorini, il comandante del porto ammiraglio Nicola Carlone, il direttore dell' Aeroporto Piero Righi, il responsabile dell' attuazione degli investimenti in porto Marco Rettighieri e i vertici locali di Enac. La fusione Sech-Psa porterebbe Psa di Singapore ad avere il controllo di due terminal nel porto di Genova: Sech, appunto (di cui oggi Psa ha il 40% ma salirebbe al 62%), oltre a Psa Genova Pra', il più grande dello scalo e il primo in Italia come porto finale di destinazione finale dei container il primo in Italia. «Non credo a tanti piccoli terminalucci - ha spiegato il presidente di Msc - avere un unico grande terminal consente di riunire i volumi e rendere i processi più efficienti ed economicamente vantaggiosi. Nel corso degli anni in merito si sono sviluppate varie idee, ora è nata questa, noi andiamo avanti per la nostra strada e poi resteremo alla finestra a vedere quello che accade» Msc, che sta per avviare l' operatività a Calata Bettolo attraverso la controllata Til, potrebbe unire i due terminal in un' unica, grande piattaforma . In questo caso si avrebbe un ampliamento e non una doppia concessione.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Aponte vuole il Sech di Genova

Il gruppo Msc prorompe nel processo di fusione con Psa e propone all' autorità portuale ligure l' acquisizione del terminal adiacente a quello che già possiede al Bettolo

Mediterranean Shipping Company (Msc) potrebbe acquisire il terminal container Sech del **porto** di **Genova**. La proposta viene dal fondatore del secondo gruppo armatoriale del mondo, Gianluigi Aponte, che stamattina è volato nel capoluogo ligure, all' autorità portuale, per discutere con Regione, Comune ed Enac del terminal Bettolo, gestito da Msc, che sarà pronto in Primavera. Dal raddoppio della concessione all' espansione Aponte prorompe nel processo di fusione in atto tra Sech e Psa che farebbe salire le quote del gruppo di Singapore nel terminal dal 40 al 62 per cento e a Psa di raddoppiare i terminal in gestione a **Genova**, perché oltre al Sech, in cui attualmente partecipa in quota di minoranza, gestisce anche il terminal di Pra'. La proposta di Aponte è forte ma ancora tutta da inquadrare. L' armatore ha già la concessione per Bettolo e, in base alla legge che disciplina i porti (la 84/94), un concessionario non può avere più di una concessione nello stesso **porto**, per la stessa tipologia di merce. Il Sech è però adiacente a Bettolo quindi l' acquisizione di Msc potrebbe trasformarsi in un' espansione di una struttura che il gruppo di Ginevra già gestisce. La questione è complessa:

Msc ha anche il 49 per cento di Intermodal Marine Terminal del gruppo Ignazio Messina. Intanto Aponte ai giornalisti ha detto che la fusione tra PSA e Sech non è una buona notizia: «non sono favorevole, si creerebbe un monopolio». Invece l' acquisizione da parte sua «potrebbe essere il futuro. Io non credo a tanti piccoli terminalucci, preferirei avere un grande terminal. Questo è il nostro concetto da sempre, unire i volumi in un solo terminal è molto più efficiente ed economico. Intanto noi andiamo avanti per la nostra strada, se si apre questa possibilità la esamineremo». A Palazzo San Giorgio, sede dell' autorità di sistema portuale ligure, il 27 febbraio si riunirà il comitato di gestione del **porto** che a questo punto è probabile che metta la fusione e la proposta di Msc all' ordine del giorno. Nel frattempo nel **porto** di **Genova** ha aperto i battenti, da poco più di una settimana, il Vado Gateway, il grande terminal container del primo gruppo armatoriale del mondo, Maersk, gestito dalla controllata APM Terminals.



Aponte, numero uno di Msc, a Genova: super vertice in Regione

MATTEO CANTILE

di Matteo Cantile mercoledì 19 febbraio 2020 GENOVA - "Parleremo di Bettolo e tante altre cose": Giovanni Toti, governatore della Liguria, presenta così ai giornalisti assiepati sotto il palazzo della Regione l'incontro iniziato alle 10.30 con il fondatore e presidente del Gruppo Msc Gianluigi Aponte e l'Executive Chairman di Msc Cruises Pierfrancesco Vago. Presenti alla riunione anche il Sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Paolo Emilio Signorini, il comandante del Porto di Genova Nicola Carlone, il direttore generale dell'Aeroporto di Genova Piero Righi e il responsabile investimenti nel porto Marco Rettighieri. Sul tavolo il tema dell'apertura del nuovo terminal di Calata Bettolo, gestito da Msc, le prospettive del **sistema** delle crociere (Genova è il principale porto del Mediterraneo per la compagnia), con Costa che ha annunciato l'intenzione di aprire una propria stazione marittima. Non mancheranno riferimenti alla possibile fusione tra Psa, che gestisce lo scalo di Pra', e il Terminal Sech, che si trova a Sampierdarena e che confina proprio con il Bettolo. Operazione che ha generato forti polemiche e che non piace a Msc. Entrando in riunione, dopo essere sbarcato all'aeroporto Cristoforo Colombo, Aponte e Vago non hanno rilasciato dichiarazioni. Approfondimenti Msc vale il 3% del Pil della Liguria. Onorato: "Aumentano investimenti e traffici" Msc guarda all'ambiente, ecco 'Europa': a Saint Nazaire il taglio della prima lamiera Crociere: Msc sarà la prima compagnia a impatto zero di Co2 Immobile occupato in via Gramsci, nuova casa per 4 famiglie Crociere, Msc firma un accordo con Abu Dhabi Ports.



Msc punta Hennebique e Ponte Parodi, Aponte a Genova: "No alla fusione Psa-Sech"

GENOVA - "Sono contrario alla fusione tra Psa e Sech, mi auguro che non si concretizzi, si verrebbe a creare un monopolio all'interno del porto di Genova": lo ha dichiarato Gianluigi Aponte, fondatore e presidente del Gruppo Msc, in visita oggi nel capoluogo ligure. Aponte, assieme al presidente esecutivo di Msc Cruises Pierfrancesco Vago, ha incontrato in un vertice il governatore Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini, il comandante del porto ammiraglio Nicola Carlone, il direttore dell'Aeroporto Piero Righi, il responsabile dell'attuazione degli investimenti in porto Marco Rettighieri e i vertici locali di Enac. Nella riunione è stato affrontato il futuro del terminal di Calata Bettolo, in concessione a Msc: "Il nodo fondamentale è quello di Enac, che deve stabilire l'altezza esatta delle gru che potremo installare senza disturbare le operazioni di atterraggio al Colombo", ha detto Aponte, che si dice comunque fiducioso sul buon esito dell'istruttoria, arrivata alle battute finali. Anche l'ammiraglio Carlone, uscendo dall'incontro, ha affermato che il cosiddetto 'cono aereo' non rappresenta un vero ostacolo, essendo il Bettolo il terminal più a Levante tra quelli presenti lungo la costa. "Nel frattempo - ha spiegato Aponte - stiamo lavorando a una diversa operatività, così da iniziare a lavorare in tempi rapidi": la procedura prevede nuove prove a mare che saranno effettuate con navi inviate da Msc. Nessuno, neppure il presidente Toti, ha voluto stabilire delle tempistiche precise, ma l'impressione è che oggi si sia concordato un piano per accelerare. Nell'incontro si è parlato anche di crociere e investimenti: "Siamo interessati sia a Ponte Parodi che all'Hennebique - ha detto Aponte - vogliamo continuare a crescere su Genova, in particolare nel segmento delle crociere di lusso". Il presidente di Msc si è poi detto tranquillo rispetto all'ipotesi di una seconda stazione marittima che potrebbe sorgere a Genova (a Calata Gadda) per iniziativa di Costa Crociere: "Intanto vediamo se sarà legalmente possibile farlo - ha continuato Aponte - se lo è non ci sono problemi".



Porto di Genova, Msc pigliatutto: dopo Bettolo e le crociere vuole anche il terminal Sech

Aponte a Genova incontro Toti, Bucci e Signorini: nuovo terminal operativo da maggio, si attende il via libera di Enac

Genova . Colpo di scena nel risiko delle banchine del porto di Genova. Mentre infuria la bufera sulla fusione dei terminal container Psa e Sech , osteggiata dalla maggior parte dei concorrenti sulla base di una legge che impedisce due concessioni della stessa tipologia nello stesso scalo, il numero uno di Msc Gianluigi Aponte entra a sorpresa nella partita. ' Ma lei sarebbe interessato ad acquistare il Sech? ', gli chiedono i giornalisti all' uscita dell' incontro in Regione con Toti, Bucci e Signorini in Regione. ' Penso di sì ', risponde lui. E conferma l' interesse per le crociere a Ponte Parodi. Msc pigliatutto, dunque. Anzitutto Calata Bettolo , che era il tema al centro del vertice in piazza De Ferrari. Il nuovo terminal da 550mila Teu per partire attende solo il via libera di Enac (presente al tavolo) sulle maxi gru da 80 metri che Aponte vuole installare in banchina, a rischio interferenza col cono aereo : 'Già stiamo facendo i lavori preliminari - spiega il comandante - le prime navi arriveranno ad aprile-maggio con gru mobili, in un secondo momento installeremo le country crane a lungo termine. Il nodo da sciogliere? È senz' altro Enac, ma lì non abbiamo preoccupazioni. Bettolo è il terminal meno preoccupante dal punto di vista delle gru'. Aponte si era già opposto all' operazione Psa-Sech inviando una lettera al presidente Signorini. L' **autorità portuale** dovrà esprimersi a fine mese dopo aver cercato invano una risposta dall' Antitrust e dal ministero, sottoposto a sua volta a pressioni politiche eterogenee a favore della fusione. Perché ' sarebbe un monopolio ', osserva. E in effetti la legge gli darebbe ragione. Situazione che tuttavia si riproporrebbe tale e quale se fosse lui a comprare il Sech, con l' eccezione che le aree sarebbero contigue. Una mossa misteriosa, insomma, ma la dichiarazione rimane agli atti. 'Saremmo interessati per i container . Potrebbe essere il futuro, non credo a tanti piccoli terminal, abbiamo sempre detto che è meglio riunire i volumi in un solo terminal. Questa potrebbe essere un' idea', continua Aponte. Che ribadisce l' interesse per Ponte Parodi , un' area che rientrerà nella riqualificazione di Hennebique e che potrebbe prestarsi all' attracco delle navi più piccole extra lusso : 'Investiremo quello che serve, ha senso farlo'. Da ricordare che Msc detiene anche il 49% del terminal Messina e una quota di Stazioni Marittime.



Aponte a Genova, finito il vertice in Regione

Genova È arrivato alle 10.30 con l'aereo privato da Ginevra ed è salito al piano dove si trova la sala riunione del presidente della Regione in piazza De Ferrari. Gianluigi Aponte era accompagnato da Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Crociere. L'incontro con Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci, il presidente del porto Paolo Signorini e i vertici di Enac è terminato poco fa. Oltre ai destini di Calata Bettolo (che potrebbe iniziare l'operatività entro l'estate) oggi Aponte ha parlato anche della fusione Psa-Sech, operazione che Msc ha sempre avversato. Sono contrario a questa fusione, ha detto l'armatore parlando con i cronisti.

Informative

Il nostro sito e gli strumenti di ricerca sono a disposizione dei giornalisti. Per ricevere informazioni e ricevere le notizie più importanti della nostra attività, contattateci al numero 02 57 57 57 57 o al numero 02 57 57 57 57.

Scopri di più e personalizza

Aponte a Genova, finito il vertice in Regione

19 FEBBRAIO 2020 - Italia



Genova - È arrivato alle 10.30 con l'aereo privato da Ginevra ed è salito al piano dove si trova la sala riunione del presidente della Regione in piazza De Ferrari. Gianluigi Aponte era accompagnato da Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Crociere. L'incontro con Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci, il presidente del porto Paolo Signorini e i vertici di Enac è terminato poco fa.

Articoli correlati

- Transizione, populismo, porti / Intervento di Giovanni Vago Roma - Il concetto di transizione non è mai...
- Grimaldi: "La divisione tra armatori non ha più senso. Ho scritto anche ad Aponte" / Esclusiva Intervista a tutto campo con Emanuele Grimaldi "Autoregolazione" Bix...



Aponte: "Bettolo e Sech insieme per fare un grande terminal"

Genova Gianluigi Aponte si oppone alla fusione fra Psa e Sech perché in porto a Genova si creerebbe un monopolio ma anche, e forse soprattutto, perché il terminal di Calata Sanità gli piacerebbe che fosse annesso al nuovo terminal di Calata Bettolo la cui attività partirà entro l'estate. A dirlo è stato il numero uno di Msc atterrato questa mattina a Genova per prendere personalmente parte, insieme al genero Pierfrancesco Vago, alla riunione convocata in Regione Liguria per parlare dell'avvio del nuovo terminal container sotto la Lanterna. All'uscita dopo la riunione ha detto: L'incontro è andato bene. C'è l'impegno di tutte le autorità e delle istituzioni locali (port authority, Regione e Comune) che vogliono, nell'interesse della città, che questo terminal di Bettolo parta. Noi siamo interessati a questa realizzazione quindi lavoriamo tutti insieme affinché l'attività inizi nel più breve tempo possibile. Poi ha aggiunto: Già stiamo facendo dei lavori per poter lavorare in un modo preliminare iniziando a portare le prime navi verso aprile o maggio lavorandole con delle gru mobili. Poi in un secondo momento faremo un lavoro definitivo sul terminal e mettere le gantry cranes come dovremo fare a lungo termine. A proposito dell'atteso parere dell'Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile) sull'altezza delle gru nel rispetto del cono aereo per il vicino aeroporto ha affermato: Non abbiamo preoccupazioni, d'altronde l'hanno detto anche durante questo meeting che il Bettolo è il terminal meno preoccupante dal punto di vista dell'altezza delle gru. Nonostante ciò questo atteso parere rimane l'ultimo nodo da sciogliere: Devono dare una risposta ufficiale e definitiva prima di potere cominciare a lavorare. Aponte ha anche confermato con un senz'altro che, come anticipato da Gilberto Danesi del Psa Genova Prà, dal 2020 Msc porterà nello scalo del capoluogo ligure le navi portacontainer di ultima generazione da 20.000 Teu. Ovviamente ha confermato la propria contrarietà all'operazione di fusione proposta alla port authority di Genova dai terminal Psa e Sech perché si creerebbe un monopolio in porto e alla domanda se al Gruppo Msc potrebbe interessare l'acquisto dello stesso terminal Sech ha detto: Penso di sì, per fare container. Un accorpamento fra il terminal Bettolo e il vicino Sech potrebbe essere il futuro ha aggiunto. Io non credo a tanti piccoli terminalini, preferirei avere un grande terminal. Questo è il nostro concetto da sempre. Riunire i volumi in un unico terminal è molto più efficiente ed economico. Sul fronte del business passeggeri il numero uno di Msc Crociere ha infine confermato il proprio interesse anche al progetto di rilancio dell'edificio Hennebique: Siamo interessati a investire. Quanto ancora non lo sappiamo, quello che ci vuole. Anche in seno alla Stazione Marittima ha un senso investire e aiutarne lo sviluppo. Critico invece sull'ipotesi che nasca in porto un secondo terminal crociere per la concorrente Costa: Vediamo se è fattibile e legale. Se è legale la facciamo ha concluso il fondatore di Msc. Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

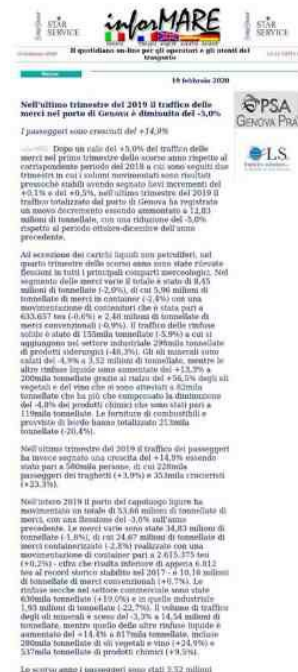


Informare

Genova, Voltri

Nell' ultimo trimestre del 2019 il traffico delle merci nel porto di Genova è diminuito del -5,0%

I passeggeri sono cresciuti del +14,9% Dopo un calo del +5,0% del traffico delle merci nel primo trimestre dello scorso anno rispetto al corrispondente periodo del 2018 a cui sono seguiti due trimestri in cui i volumi movimentati sono risultati pressoché stabili avendo segnato lievi incrementi del +0,1% e del +0,5%, nell' ultimo trimestre del 2019 il traffico totalizzato dal **porto di Genova** ha registrato un nuovo decremento essendo ammontato a 12,83 milioni di tonnellate, con una riduzione del -5,0% rispetto al periodo ottobre-dicembre dell' anno precedente. Ad eccezione dei carichi liquidi non petroliferi, nel quarto trimestre dello scorso anno sono state rilevate flessioni in tutti i principali comparti merceologici. Nel segmento delle merci varie il totale è stato di 8,45 milioni di tonnellate (-2,0%), di cui 5,96 milioni di tonnellate di merci in container (-2,4%) con una movimentazione di contenitori che è stata pari a 633.657 teu (-0,6%) e 2,48 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-0,9%). Il traffico delle rinfuse solide è stato di 155mila tonnellate (-5,9%) a cui si aggiungono nel settore industriale 298mila tonnellate di prodotti siderurgici (-48,3%). Gli oli minerali sono calati del -4,9% a 3,52 milioni di tonnellate, mentre le altre rinfuse liquide sono aumentate del +13,3% a 200mila tonnellate grazie al rialzo del +56,5% degli oli vegetali e del vino che si sono attestati a 82mila tonnellate che ha più che compensato la diminuzione del -4,8% dei prodotti chimici che sono stati pari a 119mila tonnellate. Le forniture di combustibili e provviste di bordo hanno totalizzato 213mila tonnellate (-20,4%). Nell' ultimo trimestre del 2019 il traffico dei passeggeri ha invece segnato una crescita del +14,9% essendo stato pari a 580mila persone, di cui 228mila passeggeri dei traghetti (+3,9%) e 353mila crocieristi (+23,3%). Nell' intero 2019 il **porto** del capoluogo ligure ha movimentato un totale di 53,66 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -3,0% sull' anno precedente. Le merci varie sono state 34,83 milioni di tonnellate (-1,8%), di cui 24,67 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-2,8%) realizzate con una movimentazione di container pari a 2.615.375 teu (+0,2%) - cifra che risulta inferiore di appena 6.812 teu al record storico stabilito nel 2017 - e 10,16 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+0,7%). Le rinfuse secche nel settore commerciale sono state 630mila tonnellate (+19,0%) e in quello industriale 1,93 milioni di tonnellate (-22,7%). Il volume di traffico degli oli minerali è sceso del -3,3% a 14,54 milioni di tonnellate, mentre quello delle altre rinfuse liquide è aumentato del +14,4% a 817mila tonnellate, incluse 280mila tonnellate di oli vegetali e vino (+24,9%) e 537mila tonnellate di prodotti chimici (+9,5%). Lo scorso anno i passeggeri sono stati 3,52 milioni (+13,8%), di cui 2,17 milioni di passeggeri dei traghetti (+4,2%) e 1,35 milioni di passeggeri delle crociere (+33,4%).



Dati definitivi porto di Genova: 53,6 milioni di tonnellate nel 2019 (-3%)

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha pubblicato le statistiche definitive dei traffici movimentati nel porto di Genova nel 2019. Il totale di merci imbarcate e sbarcate in porto è stato di 53.659.206 tonnellate, in calo del 3% rispetto al 2018 (quando il consuntivo era di 55.314.595 tonnellate). Il traffico containerizzato in termini di peso è calato di un -2,8% arrivando al 31 dicembre scorso a 24.668.513 tonnellate, mentre il traffico convenzionale è addirittura cresciuto di un +0,7% arrivando a 10.163.868 tonnellate. Complessivamente le merci varie hanno dunque fatto registrare un -1,8%. In termini di Teu movimentati in risultato è rimasto pressoché stabile rispetto al 2018 con un +0,2% per un totale di 2.615.375 Teu imbarcati e sbarcati (transhipment incluso). Bene anche le rinfuse solide cresciute del 19% (630.288 tonnellate) anche se questo tipo di merceologie a Genova si conferma ormai residuale, male invece i prodotti siderurgici calati del 22,7% (in totale 1.934.579 tonnellate) per effetto della crisi dell'Ilva. Flessione del 3,3% anche per gli oli minerali (in totale 14.544.799 tonnellate nel 2019) mentre aumentano del 24,9% gli olii vegetali e il vino (279.829 tonnellate) così come i prodotti chimici cresciuti in 12 mesi del 9,5% (537.322 tonnellate). Significativo calo, infine, anche per il bunker navale e le provviste di bordo che hanno fatto registrare un -14,3% nel 2019 per complessive 900.008 tonnellate. In deciso aumento (+33,4%) il numero di passeggeri imbarcati e sbarcati dalle navi da crociera (1.349.370 persone) e dai traghetti (2.168.721 per un +4,2%). Le navi partite e arrivate in porto a Genova sono diminuite anche numericamente del 3,7% per un totale di 6.381 unità nell'arco dell'anno appena trascorso.



Terzo Valico: primo incontro in Regione tra Toti e il commissario straordinario Maugeri

(FERPRESS) - Genova, 19 FEB - Si è svolto ieri pomeriggio nella sede di Regione Liguria il primo incontro tra il presidente Giovanni Toti e il commissario straordinario del Terzo Valico Calogero Mauceri, nominato nelle scorse settimane dal Governo. Alla riunione erano presenti, tra gli altri, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente dell' Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale **Paolo Emilio Signorini**, l' assessore regionale allo Sviluppo Economico Andrea Benveduti, Maurizio Gentile di RFI, Marco Rettighieri, presidente di Cociv, Nicola Meistro di Salini Impregilo. L' obiettivo del presidente Toti era quello di dare il benvenuto al commissario e presentarlo a tutti i soggetti deputati ad occuparsi di Terzo Valico e passante di Genova per fare il punto sui cantieri e sui tempi e dare un orizzonte certo alle opere. "Due sono stati i temi sul tavolo - ha sottolineato Toti - 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. Il commissario Mauceri ha ringraziato il presidente Toti e il sindaco Bucci per la presentazione avvenuta oggi, a poche settimane dall' insediamento, e si è detto onorato per l' incarico ricevuto da cui deve discendere 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 - ha ribadito Mauceri - e per la collaborazione con le Istituzioni locali e tutti i soggetti impegnati sul campo".



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il collettivo dei portuali dice no al traffico di armi

Il collettivo autonomo dei lavoratori portuali si incontra oggi, giovedì 20 febbraio, alle 18, al circolo Arci del Canaletto, in via Giovanni Bosco 2, per una iniziativa dedicata al traffico di armi. Ingresso libero per vedere insieme un documentario di Joseba Sanz sulla mobilitazione del **porto** di Bilbao e per parlare delle recenti iniziative di protesta dei portuali liguri in occasione dell'arrivo di carichi di armi. Sarà presente una delegazione di portuali del Calp, il collettivo autonomo dei lavoratori portuali di Genova, protagonista della protesta contro l'arrivo di navi cariche di armi, destinate all'utilizzo in zone di guerra dove avvengono stragi e violazioni dei diritti umani. Questa sollevazione internazionale coinvolge i porti del mondo, in una lotta per i diritti civili. La citazione scelta è di Antonio Gramsci: «La mentalità democratica ha stabilito la casistica fra guerra e guerra, fra difesa e offesa, fra guerra democratica e guerra imperialistica: non è arrivata a comprendere la guerra come funzione di Stato, dell'organizzazione economico politica del capitalismo». In occasione dell'incontro odierno, sarà inaugurata la mostra di pittura "Palmira nel cuore", dell'artista Georges Rabbath, pittore libanese di 47 anni, vissuto a lungo a Parigi e attualmente in Italia, da anni impegnato contro le ingiustizie e le violenze. Ritrattista di fama, dipinge soprattutto volti, devolvendo parte del ricavato a scopi umanitari. L'arte come impegno contro la guerra. -



«Viale Italia, meglio il tunnel della passerella»

Ma a proposito della frattura centro-mare Bucchioni mette in guardia: «Sulla lunga distanza è impossibile prescindere dall'interramento»

di Franco Antola LA SPEZIA «Diecimila disoccupati, il pil più basso dell'Italia settentrionale, schiere di giovani che se ne vanno a fronte di un tasso di anzianità sempre più elevato. Mi spiegate come potremmo fare a meno di un porto che dà lavoro a 7mila persone, come risulta da uno studio della Scuola nazionale trasporti?» Giorgio Bucchioni, attuale presidente degli agenti marittimi (è il patron della Lardon & C srl), già al timone dell'Autorità portuale oltre che presidente di Confindustria fra il 2011 e il 2013, si accalora come al solito quando il mondo ambientalista torna a far sentire la sua voce, evocando scenari di grave conflitto fra porto e città e fra crescita industriale e diritto alla salute. Come sta succedendo in questi giorni in cui il fronte compatto di comitati e movimenti ha ripreso con vigore la battaglia su temi come lo sviluppo del traffico crocieristico e la riconquista del mare da parte degli spezzini. «La realtà tuona Bucchioni è che esiste un problema di ambientalismo professionale che contrasta con ogni iniziativa di sviluppo e modernizzazione: succede al Nord con la Tav, in Puglia con il Tap. Anche a Spezia un certo ambientalismo negazionista ha creato situazioni di obiettivo impoverimento con i suoi no su tutti i fronti: al masterplan della Palmaria, all'ampliamento e modernizzazione di Panigaglia, alle crociere, ai container e all'Enel. Ora addirittura al Miglio blu. Ci sono stati punti di seria criticità con le marine del Canaletto e Fossamastra che hanno avuto la capacità di contrastare lo sviluppo delle banchine solo per difendere i propri privilegi. Detto questo, c'è un solo tema che mi vede sulle posizioni di Legambiente: quello della Pontremolese, che loro sostengono con motivazioni di carattere ambientale ed io per considerazioni economiche». Eppure qualcuno sostiene di aver colto segnali di ripensamento sulle prospettive di investimento nei traffici portuali. Per esempio nel ritardo con i bandi per l'ampliamento degli spazi di banchina da parte di Contship. «Non credo proprio. Per quanto mi risulta, il Rina, cui Contship ha affidato uno studio sul progetto di ampliamento, ha praticamente ultimato le verifiche e penso che entro fine mese partiranno i bandi. Si tratta tra l'altro di valutare la compatibilità dell'evoluzione del gigantismo navale con le strutture portuali. Per navi da ventimila teu, per dire, servono fondali da 15 metri contro i 13,5 attuali. Per non parlare delle banchine, dove dovranno operare gru con sbraccio molto più lungo delle attuali. Insomma vanno risolte complesse questioni tecniche». Si sta molto discutendo sui progetti infrastrutturali per garantire agli spezzini un più facile accesso al mare. Lei si è fatto un'idea? «Dico che un tunnel per superare viale Italia mi pare più indicato di una passerella come quella che è stata bocciata, giustamente, dalla Soprintendenza. Ragionando nella prospettiva dei prossimi 50 anni, nell'ottica di un prevedibile cambiamento delle abitudini degli spezzini, penso invece che non si possa prescindere dall'idea di un parziale interrimento di viale Italia, anche se mi rendo conto che si tratterebbe di una spesa ben diversa». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Strali del fronte green' sui quattro accosti

Terminal in calata Malaspina e una vera fascia di rispetto per Fossamastra. Indice puntato sui fumi di scarico

LA SPEZIA «Scellerato» il disegno di chi vorrebbe far stationare contemporaneamente in porto quattro grandi navi da crociera. Improprio il raddrizzamento di molo Italia, una scelta che fra l'altro «favorirebbe l'aumento del moto ondoso in caso di forte vento». E poi ci sono le esigenze degli abitanti del Levante, Fossamastra in particolare, a cui occorre dare risposte realizzando una «vera» fascia di rispetto. E' una sorta di manifesto della politica portuale in chiave green quello di Italia Nostra, Legambiente e Vas (associazione Verdi ambiente e società), che in un articolato documento affrontano le maggiori tematiche sul tappeto, compreso il Miglio blu, le cui risorse andrebbero dirottate proprio per la fascia di rispetto nel quartiere. Gli ambientalisti intervengono anche nel merito del waterfront auspicando una Calata Paita completamente libera da infrastrutture e a diretto contatto con il mare», spostando il terminal crocieristico a calata Malaspina ». Le tre organizzazioni richiamano anche i dati di Arpal sull'inquinamento, soprattutto nella zona di San Cipriano, puntando l'indice sull'«affollamento » di navi da crociera. «Quando ormai quasi tutti ci siamo convinti che nuovi centri commerciali sarebbero un danno al tessuto commerciale spezzino - aggiungono - sarebbe davvero autolesionistico approvare una stazione crocieristica che, com'è ragionevole pensare considerati i dati pubblicati, ospitasse una nuova struttura tipica della grande distribuzione». Le alternative? «Noi pensiamo ad un primo bacino senza ulteriori moli e tombamenti e senza dover dunque raddrizzare il molo Italia scongiurando così un carico di inquinamento intollerabile e un flusso turistico insostenibile per il nostro fragile territorio». Poi «bisognerà dare priorità all'utilizzo di energia elettrica fornita da terra, attraverso il cosiddetto cold ironing, ma questo al più presto!». Secondo gli ambientalisti, «una maggiore disponibilità di spazi consentirà, con il risparmio dei fondi destinati al molo crociera, di poter rendere utilizzabili aree ben più vaste di mare, libere e pubbliche, per far così tornare Spezia ad essere una città di mare' e non solo sul mare'. Noi pensiamo che si potrebbe progettare la stazione marittima su calata Malaspina, con una grande rotatoria a San Cipriano, diminuendo così l'impatto con il traffico cittadino. Riteniamo anche che le compagnie crocieristiche vedrebbero con particolare interesse questa pianificazione perché in un mondo ormai basato sulla velocità e sulla rapidità di esecuzione, la nostra proposta avrebbe tempi di realizzazione inferiori a tre anni a fronte di almeno il doppio di quelli necessari per il completamento di quanto appare deciso ». F.A.



«Quei cinque milioni vanno spesi meglio»

Suggerimenti-invettiva anche su modalità e tempi dell'intervento Tarros

Quanto alla fascia di rispetto il fronte ambientalista sottolinea che l'intervento dovrebbe essere prodromico a ogni ulteriore intervento in porto. E a proposito di piste ciclabili: «I cinque milioni di euro per il cosiddetto Miglio blu' potrebbero essere certamente spesi meglio: ad esempio per concorrere alla costruzione di una fascia di rispetto (autentica) attesa da anni». «Anche l'intervento di Tarros - suggeriscono gli ambientalisti - deve essere sviluppato prioritariamente anche nella zona davanti alla chiesa in modo da avere uno spazio adeguato, di filtro nei confronti della zona industriale operativa e questo spazio deve essere portato avanti parimenti verso via Valdilocchi».



Il Tirreno

Livorno

Presidio a Palazzo Rosciano durante una riunione dell' Authority «Le ditte preferiscono gli operai a chiamata: è una guerra tra poveri»

E gli operai del porto protestano «Tagli e chiamano gli interinali»

il racconto Nicolò Cecioni Dentro la riunione della commissione consultiva dell' **Autorità Portuale**, fuori il presidio dei lavoratori Alp per protestare contro la diminuzione dei turni e i tagli al lavoro. Aria di tensione ieri pomeriggio sugli scali Rosciano dove una cinquantina di lavoratori e rappresentanti sindacali hanno manifestato la propria preoccupazione di fronte alla sede dell' Authority. Alla base della protesta il fatto che i 63 dipendenti dell' Atp, l' agenzia del lavoro **portuale**, si siano visti dimezzare i turni settimanali. Il sit in è stato indetto dalla Cgil, ma all' appello hanno risposto anche altre sigle sindacali come Usb. «Da luglio a oggi - spiega Giovanni Gucciardo, segretario generale Filt-Cgil per la provincia di Livorno - siamo passati da circa 1400 ore a poco più di 600. E questo dimezzamento va a peggiorare una situazione già critica. Al momento le ditte che lavorano dentro il porto preferiscono assumere personale a tempo determinato a chiamata invece dei lavoratori interinali e questo genera sia una maggiore spesa da parte della collettività sia un' inutile e dannosa guerra tra poveri perché gli operai sono costretti a togliersi il lavoro a vicenda». E pensare che, stime alla mano, il porto è in crescita. «Se guardiamo le statistiche - conclude Gucciardo - i volumi sono in crescita. Il problema non è il lavoro, ma l' utilizzo distorto dei contratti a tempo determinato. Questo genera un eccesso di offerta di lavoro che la pagano gli operai "articolo 17" che svolgono un servizio di interesse generale per il porto. Mi auguro che gli organi competenti, Ministero dei Trasporti e Regione, si muovano per sbloccare questa situazione che altrimenti rischia di peggiorare ancora». Preoccupato anche Fabrizio Zannotti, il segretario generale della Cgil. «I problemi sono alimentati dal fatto che gli investimenti sono fermi. Cinque anni fa è stato varato l' accordo di programma per il porto di Livorno e Piombino, ma in tutto questo tempo non è stato fatto niente. La Darsena Europa è un romanzo, la Porto2000, che in quel progetto dovrebbe creare posti di lavoro nel settore crocieristico, è ferma, le buste per i bacini di carenaggio sono state aperte ma poi non siamo più andati avanti. Per non parlare del porto turistico, del quale nessuno parla più. In queste condizioni, il porto rischia di diventare un bacino di serie B rispetto ai competitor nazionali ed europei. E il lavoro che perdiamo di certo non torna indietro. Serve un sistema che faccia rete anche a livello infrastrutturale, velocizzando i tempi per il microtunnel, lo scavalco ferroviario e tutti gli altri collegamenti». A manifestare fuori dal palazzo Rosciano anche i rappresentanti dell' Usb. «Per legge - spiega Massimo Mazza - in porto il lavoro interinale dev' essere attivato tramite Alp, fino a esaurimento del personale. Ma invece di continuo vengono chiamati operai a tempo da fuori, specialmente per la gestione dei picchi di lavoro e questo va a danneggiare sia i lavoratori di Alt che gli altri».



Presidio dei lavoratori Alp a Palazzo Rosciano

Da Luglio a oggi dimezzati i turni di 63 lavoratori

LIVORNO Presidio dei lavoratori Alp (Agenzia lavoro portuale) davanti a Palazzo Rosciano questo pomeriggio. Oggetto della protesta il dimezzamento dei turni, da Luglio ad oggi, di 63 lavoratori dell'Agenzia, unico soggetto nel porto di Livorno autorizzato ex Art. 17 per la fornitura di lavoro temporaneo per la gestione dei picchi di lavoro straordinario, preferendo invece i lavoratori a chiamata. Una scelta, questa, operata dalle ditte che lavorano in porto, che provoca una diminuzione degli stipendi dei lavoratori Alp. Giuseppe Gucciardo, segretario della Filt Cgil di Livorno spiega i motivi della protesta, auspicando anche un governo del porto stabile, nei pieni poteri che possa lavorare bene.



«Porto, non rispettano le regole L'Authority deve intervenire»

Pressing dei 63 lavoratori di Alp davanti la sede di Palazzo Rosciano La battaglia del sindacato

Ieri 63 lavoratori di Alp (società che svolge un servizio nell'interesse generale del porto) si sono radunati in presidio davanti a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità portuale. L'iniziativa è stata organizzata in concomitanza con la riunione della commissione consultiva dell'Authority. I lavoratori di Alp (unico soggetto nel porto di Livorno autorizzato ex art.17 a fornire lavoro temporaneo per la gestione dei picchi di volumi di traffico) «da sei mesi sono in serie difficoltà - spiega Giuseppe Gucciardo segretario generale Filt-Cgil perché sono dimezzati per loro turni di lavoro da 1200 al mese a circa 600 e di conseguenza gli stipendi con ripercussioni drammatiche perché al loro posto sono preferiti i lavoratori con contratto a tempo parziale, o a tempo determinato. Perciò l'Autorità devono assumersi le proprie responsabilità. I lavoratori Alp non possono esser trattati come fantasmi, meritano rispetto e risposte per risolvere questa situazione insostenibile». Gucciardo punta il dito contro «le imprese che operano nel nostro porto, impegnate in una guerra senza esclusione di colpi per farsi concorrenza tagliando il costo del lavoro e ricorrendo al lavoro straordinario per gestire i picchi di lavoro tagliando fuori così i lavoratori Alp. L'Authority si faccia sentire». Fabrizio Zannotti segretario Cgil: «Su questa situazione drammatica pesa anche il mancato rilancio del porto con la Piattaforma Europa ferma al palo, non si sa che sviluppo avrà il progetto della società Porto 2000: si è tenuta la gara con l'apertura delle buste, ma ancora non ci sono state le assegnazioni».



Assofer, Pivetti: Livorno è un porto che funziona, servono le infrastrutture

LIVORNO - Una delegazione di Assofer, Associazione degli operatori ferroviari e intermodali, ha fatto visita all' Autorità portuale di **Livorno**, dove pertanto si è svolto l' incontro tra i due presidenti; di Assofer e dell' Authority rispettivamente: Irene Pivetti e Stefano Corsini. Chiaramente nel corso si è parlato dei progetti di potenziamento dei collegamenti ferroviari degli scali portuali di **Livorno** e di Piombino. « L' Autorità di Sistema Portuale - ha detto Pivetti - dispone di una progettualità organica e credibile. **Livorno**, con il suo **porto**, il retroporto e le sue attività industriali e distributive connesse , è una realtà che funziona e che è in grado di esprimere una forte leadership. Quello che serve adesso è realizzare quanto prima gli interventi infrastrutturali necessari a rilanciare i traffici e l' intermodalità . Come Associazione riteniamo di poter svolgere un ruolo di lobby perché i vari livelli di decisione siano perfettamente allineati agli obiettivi di sviluppo di questi porti ». A seguito della riunione nella sede centrale dell' AdSP la delegazione di Assofer ha visitato il **porto** di **Livorno**. Nel pomeriggio la delegazione di Assofer ha incontrato l' imprenditoria locale per determinare quelle che sono, rispetto alla realtà nazionale, le peculiarità ed esigenze specifiche dell' area.



AdSP Mar Tirreno Settentrionale: Corsini incontra Assoferr. Pivetti, Livorno è scalo in crescita

(FERPRESS) - **Livorno**, 19 FEB - Realizzare quanto prima gli interventi infrastrutturali necessari a rilanciare i traffici e l'intermodalità nel Mar Tirreno Settentrionale: è questa l'intenzione espressa oggi durante un incontro tra il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, con una delegazione dell'Associazione degli operatori ferroviari e intermodali, Assoferr, guidata dalla presidente Irene Pivetti. Nel corso dell'incontro, Corsini ha illustrato i progetti in itinere nei porti del sistema, soffermandosi in particolare sugli interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari degli scali portuali di **Livorno** e di Piombino. La presidente di ASSO-FERR ha manifestato apprezzamento per l'attenzione che l'Adsp sta dedicando al rafforzamento delle connessioni intermodali: "L'Autorità di Sistema Portuale - dichiara Irene Pivetti - dispone di una progettualità organica e credibile. **Livorno**, con il suo **porto**, interporto, retroporto naturale e le sue attività industriali e distributive connesse, è una realtà che funziona e che è in grado di esprimere una forte leadership. Quello che serve adesso è realizzare quanto prima gli interventi infrastrutturali necessari a rilanciare i traffici e l'intermodalità. Come Associazione - conclude Pivetti - riteniamo di poter svolgere un ruolo di lobby perché i vari livelli di decisione siano perfettamente allineati agli obiettivi di sviluppo di questi porti ed interporti". A seguito della riunione nella sede centrale dell'AdSP, la delegazione di Assoferr ha visitato il **porto** di **Livorno**. Oggi pomeriggio incontrerà invece gli stakeholder dell'imprenditoria locale per determinare quelle che sono, rispetto alla realtà nazionale, le peculiarità ed esigenze specifiche dell'aerea.



Informare

Livorno

Visita al porto di Livorno di una delegazione di Assoferr

Lo scalo ha ospitato anche seminari e visite tecniche nell' ambito dell' iniziativa europea Smooth Ports - Interreg Europe Oggi una delegazione dell' associazione degli operatori ferroviari e intermodali Assoferr, guidata dalla presidente Irene Pivetti, ha visitato il **porto** di **Livorno** ed ha incontrato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, che ha illustrato i progetti in itinere nei porti amministrati dall' ente soffermandosi in particolare sugli interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari degli scali portuali di **Livorno** e di Piombino. «L' Autorità di Sistema Portuale - ha dichiarato Irene Pivetti - dispone di una progettualità organica e credibile. **Livorno**, con il suo **porto**, il retroporto e le sue attività industriali e distributive connesse, è una realtà che funziona e che è in grado di esprimere una forte leadership. Quello che serve adesso è realizzare quanto prima gli interventi infrastrutturali necessari a rilanciare i traffici e l' intermodalità. Come associazione riteniamo di poter svolgere un ruolo di lobby perché i vari livelli di decisione siano perfettamente allineati agli obiettivi di sviluppo di questi porti». Nel pomeriggio sono previsti incontri della delegazione di Assoferr con i rappresentanti dell' imprenditoria locale per determinare quelle che sono, rispetto alla realtà nazionale, le peculiarità ed esigenze specifiche dell' area. Inoltre **Livorno** ha ospitato seminari e visite tecniche svolte nell' ambito dell' iniziativa europea Smooth Ports - Interreg Europe che è nata grazie all' iniziativa di Amburgo ed ha tra i suoi obiettivi quello di proporre buone pratiche ed esperienze da traslare nella prossima programmazione europea nel periodo 2021-2027. Oltre a quella dei gruppi tecnici di importanti porti europei ed italiani (**Livorno**, Amburgo, Nantes, Varna, Trieste e Monfalcone), l' iniziativa ha visto anche la partecipazione degli enti di controllo competenti per i controlli alle merci quali il Ministero della Sanità, l' Agenzia delle Dogane, il Servizio Fitosanitario Regionale e l' Agecontrol.

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

18 febbraio 2020

Visita al porto di Livorno di una delegazione di Assoferr

Lo scalo ha ospitato anche seminari e visite tecniche nell'ambito dell'iniziativa europea Smooth Ports - Interreg Europe

«L'Autorità di Sistema Portuale - ha dichiarato Irene Pivetti - dispone di una progettualità organica e credibile. Livorno, con il suo porto, il retroporto e le sue attività industriali e distributive connesse, è una realtà che funziona e che è in grado di esprimere una forte leadership. Quello che serve adesso è realizzare quanto prima gli interventi infrastrutturali necessari a rilanciare i traffici e l'intermodalità. Come associazione riteniamo di poter svolgere un ruolo di lobby perché i vari livelli di decisione siano perfettamente allineati agli obiettivi di sviluppo di questi porti».

Nel pomeriggio sono previsti incontri della delegazione di Assoferr con i rappresentanti dell'imprenditoria locale per determinare quelle che sono, rispetto alla realtà nazionale, le peculiarità ed esigenze specifiche dell'area.

Inoltre Livorno ha ospitato seminari e visite tecniche svolte nell'ambito dell'iniziativa europea Smooth Ports - Interreg Europe che è nata grazie all'iniziativa di Amburgo ed ha tra i suoi obiettivi quello di proporre buone pratiche ed esperienze da traslare nella prossima programmazione europea nel periodo 2021-2027. Oltre a quella dei gruppi tecnici di importanti porti europei ed italiani (Livorno, Amburgo, Nantes, Varna, Trieste e Monfalcone), l'iniziativa ha visto anche la partecipazione degli enti di controllo competenti per i controlli alle merci quali il Ministero della Sanità, l'Agenzia delle Dogane, il Servizio Fitosanitario Regionale e l'Agecontrol.

Loggi le notizie su tematica Assoferr Realiser? Incontrati al servizio gratuito.

Cerca le tue attività:	Sette di arrivo	Sette di partenza	
Intermodalità	19 > 19 Feb >	20 > 20 Feb >	Cerca
Altre destinazioni	2020 >	2020 >	

Stefano Corsini ha ricevuto la presidente di Assoferr

Irene Pivetti: Livorno è un porto che funziona, lavorare sulle infrastrutture

LIVORNO Stefano Corsini, presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, ha ricevuto in Authority una delegazione dell'Associazione degli operatori ferroviari e intermodali, Assoferr, guidata dalla presidente Irene Pivetti. Nel corso dell'incontro Corsini ha illustrato i progetti in itinere nei porti del sistema, soffermandosi in particolare sugli interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari degli scali portuali di Livorno e di Piombino. La Pivetti ha manifestato apprezzamento per l'attenzione che l'AdSp sta dedicando al Piano del ferro e al rafforzamento delle connessioni intermodali: «L'Autorità di Sistema portuale ha detto dispone di una progettualità organica e credibile. Livorno, con il suo porto, il retroporto e le sue attività industriali e distributive connesse, è una realtà che funziona e che è in grado di esprimere una forte leadership. Quello che serve adesso è realizzare quanto prima gli interventi infrastrutturali necessari a rilanciare i traffici e l'intermodalità. Come Associazione riteniamo di poter svolgere un ruolo di lobby perché i vari livelli di decisione siano perfettamente allineati agli obiettivi di sviluppo di questi porti». A seguito della riunione nella sede di scali Rosciano la delegazione di Assoferr ha visitato il porto labronico ed a seguire ha incontrato gli imprenditori del settore locale per determinare quelle che sono, rispetto alla realtà nazionale, le peculiarità ed esigenze specifiche dell'area.

The screenshot shows the website of 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a header with the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL'. Below it, the main navigation bar includes 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTROTRASPORTO'. The article headline is 'Stefano Corsini ha ricevuto la presidente di Assoferr'. Below the headline is a sub-headline: 'Irene Pivetti: Livorno è un porto che funziona, lavorare sulle infrastrutture'. There is a photo of Stefano Corsini and Irene Pivetti. To the right of the photo is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' (latest) news items, including 'Presidente del lavoratori Atp a Palazzo Rosciano', 'Operatori logistici scoprono lo sharing', 'Pobeda Airline: 300mila passeggeri al Galle', and 'Procedure di controllo alla merce'.

Procedure di controllo alla merce

Livorno ha dimostrato di essere una best practice a livello europeo

Redazione

LIVORNO Procedure di controllo alle merci sicure, veloci, sostenibili dal punto di vista ambientale, integrate ed armonizzate attraverso la digitalizzazione dei primi sportelli unici di controllo a livello europeo: sono questi i temi dei seminari e delle visite tecniche svolte a Livorno nell'ambito dell'iniziativa europea Smooth Ports Interreg Europe. I gruppi tecnici di importanti porti europei e italiani (Livorno, Amburgo, Nantes, Varna, Trieste e Monfalcone) hanno visto anche la proficua partecipazione degli enti di controllo competenti per i controlli alle merci quali il ministero della Sanità, l'Agenzia delle Dogane, il Servizio Fitosanitario Regionale e l'Agecontrol. La realtà livornese ha potuto dimostrare di essere una best practice di livello europeo nella gestione sinergica dei controlli e nell'efficientamento delle operazioni di verifica sui carichi, grazie alla forte cooperazione sviluppatasi fra Autorità portuale, enti di controllo ed operatori portuali ed interportuali. Questa esperienza si avvale di piattaforme di Port Community come il Tpcs che entro il 2020 avrà reso operative le procedure digitalizzate per l'integrazione dei controlli ed evidenzia il valore aggiunto del fattore umano nel rendere il nostro territorio competitivo, soprattutto in quelle filiere come l'agroalimentare e ortofrutta, che costituiscono un asset economico rilevante a livello regionale. La visita alle strutture portuali (terminal Tdt e Lorenzini) e interportuali dell'Amerigo Vespucci ha permesso di collegare questi aspetti procedurali all'articolata realtà infrastrutturale presente, con le numerose eccellenze logistiche dell'area. Smooth Ports nasce grazie all'iniziativa di Amburgo ed ha tra i suoi obiettivi quello di proporre buone pratiche ed esperienze da traslare nella prossima programmazione europea nel periodo 2021-2027: «il porto di Livorno potrà contribuire a definire norme e prassi basilari per l'efficienza e la sicurezza dei porti e delle infrastrutture logistiche» ha sottolineato la responsabile del Pcs del porto e del progetto Smooth Ports, Antonella Querci che ha inoltre rimarcato il ruolo strategico che lo scalo potrà avere con riferimento ai contenuti del prossimo piano operativo del programma Interreg Italia-Francia Marittimo, anche attraverso la Regione Toscana, che finanzia la progettualità di ambito logistico e portuale nell'area.



Alis- Grimaldi, Let Expo: "No al nanismo, le imprese devono crescere" / INTERVISTA

19 Feb, 2020 Presentata a Roma "Let Expo" - Logistics Eco Transport - evento fieristico in programma a Verona dal 21 al 25 marzo, organizzato in partnership da Alis e Veronafi. Un programma con oltre 100 eventi, 130 espositori, 80 delegazioni internazionali, più di 300 relatori nazionali ed europei provenienti dal mondo imprenditoriale, istituzionale, politico e accademico. Lucia Nappi ROMA - ' Il mondo dei trasporti si incontra a Verona quest' anno a ' LET EXPO ' più che parlare di una Fiera, è un grande evento, dove ci saranno tutte le massime espressioni dell' imprenditoria nazionale ed internazionale, come le medie e le piccole aziende, le start up per dare voce al mondo dei trasporti e della logistica e a tutto il popolo dei trasporti '. Lo spiega Guido Grimaldi, presidente Alis (VIDEO) intervenuto per Corriere marittimo a margine della conferenza stampa, svolta a Roma, per la presentazione della nuova iniziativa nata dall' accordo tra Alis e Veronafi. A presentare l' evento, che si svolgerà dal 21 al 25 marzo, sono presenti all' incontro, svolto presso il Rome Marriott Grand Hotel Flora di via Vittorio Veneto, Giovanni Mantovani, direttore generale di Veronafi e Marcello Di

Caterina direttore di Alis , ad affollare la platea oltre alla stampa i molti associati Alis provenienti da tutta Italia. 'Sono molto felice perchè nonostante i tempi siano stati molto brevi siamo riusciti, con Veronafi ad intraprendere un partenariato, grazie alla loro professionalità '- aggiunge Grimaldi. LET EXPO nasce dall' acronimo Logistics Eco Transport un programma con oltre 100 eventi, 130 espositori, 80 delegazioni internazionali, più di 300 relatori nazionali ed europei provenienti dal mondo imprenditoriale, istituzionale, politico e accademico. ' I numeri attesi ' - continua il presidente di Alis- ' sono molto importanti, saranno migliaia i visitatori, più di 300 i relatori e centinaia di espositori '. Saranno quindi presenti oltre 15 porti, nazionali ed internazionali, ed una buona parte dei più importanti interporti di tutta Europa. Parteciperanno a LET Expo Istituzioni Europee provenienti da Bruxelles, Istituzioni italiane e numerosi rappresentanti del governo per trattare le più importanti tematiche che coinvolgono il settore del trasporto e della logistica sia a livello nazionale che internazionale. Il tema green sarà quindi centrale quest' anno? ' E' più di un anno che il tema è centrale ' - risponde il numero uno di Alis- ' la sostenibilità ambientale va associata a quella economica e sociale, non è corretto parlare solo di sostenibilità ambientale quando il nostro paese vive un momento di grandi cambiamenti. E' giusto parlare di giovani, di occupazione, come di sostenibilità economica. Tutte le innovazioni, le rivoluzioni tecnologiche messe in campo da tutti i player del trasporto che vanno giustamente promosse e pubblicizzate al meglio '. Nel cuore centrale dell' esposizione fieristica ci sarà pertanto l' area dedicata ai convegni tematici : dalla sostenibilità sociale ed ambientale del trasporto, all' internazionalizzazione, dalla riconversione energetica alla mobilità sostenibile delle merci e delle persone. La prima giornata vedrà la conferenza inaugurale del Logistics Eco Transport Trade Show con i tantissimi relatori e i giornalisti a moderare le tantissime conferenze, tra questi i nomi di Nicola Porro e Bruno Vespa, invece per la stampa di settore Angelo Scorza e Sergio Luciano . ' Una scommessa persa quella di Mantovani ' - scherza Grimaldi in apertura di conferenza stampa rivolto al presidente di Veronafi, la scommessa è stata quella di riuscire ad organizzare un evento di questa portata in tempi molto brevi. ' Sono contento di aver perso la scommessa perchè abbiamo raggiunto l' obiettivo" - ribatte il direttore di Veronafi che sottolinea: ' Un' iniziativa che riuscisse ad avere un contenuto così forte era veramente molto challenging ' - ' Una ConfExpo innovativa che conferma Verona crocevia dell' intermodalità' -" Siamo orgogliosi e



soddisfatti che la partnership firmata pochi mesi fa con Alis si sia concretizzata in una



Corriere Marittimo

Livorno

iniziativa che già dalla prima edizione si configura come evento innovativo e di riferimento, in grado di promuovere il mondo dei trasporti in chiave di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. La nostra fiera sul fronte dell'impegno green è all'avanguardia. Verona, poi, si trova al centro delle maggiori direttrici di collegamento e possiede uno dei principali interporti in Europa, senza tralasciare le sinergie che si potranno sviluppare tra Let Expo e le nostre manifestazioni Samoter e Asphaltica che si terranno in contemporanea". Grimaldi inoltre incalzato dalle domande della stampa ha parlato delle criticità del settore dei trasporti e della logistica italiana e delle proposte rivolte alla politica. Tre le criticità individuate: infrastrutture, sleale concorrenza e nanismo: Infrastrutture: "Abbiamo un problema enorme in termini di infrastrutture, le intermodalità marittime e ferroviarie le compensano gli scompensi" - "Il nostro gruppo ha investito oltre 1 miliardo e mezzo in nuove navi: di grandi dimensioni, ibride, che consumano meno, elettriche" ma queste -ha sottolineato il presidente di Alis -quando arrivano nei porti non trovano banchine in grado di accoglierle. Sleale concorrenza: "Il dumping sociale all'interno del nostro paese è che le aziende internazionali possono fare: attraverso costi più bassi della manodopera, verso trasporti di cabotaggio nazionale e/o Italia-Estero. Qualcuno deve fermare questo" - "La ministro De Micheli mi ha detto che e su questo punto ci stanno lavorando". Nanismo: "Piccolo è bello credo sia sbagliato". Si va verso "una consolidation" e le aziende medie dovranno crescere per essere in grado di competere con le aziende internazionali. "Nel Nord Europa le grandi aziende arrivano a 37 miliardi fatturato". Per competere oggi bisogna essere grandi per fare quelle economie di scala che ti permettono di girare poi ai clienti". Quanto le imprese italiane subiscono burocrazia e normative inadeguate? Esempio sotto lo sguardo di tutti i fatti che si stanno verificando nel porto di Livorno. 'Siamo un'associazione filogovernativa con il dovere di dialogare con il governo con proposte sane. Talvolta noi e molti dei nostri siamo vittime delle burocrazie, di illeciti, di cose che sono accadute, perché alcune volte c'è un decisore che agisce, non sempre per il bene del paese, e qui mi fermo. Abbiamo preparato un documento per il ministro Costa (n.d.r. ministro all'ambiente) con proposte non solo ambientali, ma anche sociali e sul versante burocrazia. CMR elettronico, la semplificazione, la digitalizzazione, le immatricolazioni. L'Italia in questo non ci aiuta, ma lasceremo al governo un documento programmatico con le nostre proposte'. Conclude pertanto Grimaldi: 'Il problema è che è stato dato poco peso e poca autorevolezza al mondo dei trasporti e della logistica, ci facciamo un mea culpa, e quindi adesso stiamo agendo'.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

jws steel italy

Morani oggi incontra la ministra De Micheli «Il percorso procede»

piombino. «Come ministero dello Sviluppo economico siamo impegnati per garantire che il percorso concordato proceda nel migliore dei modi e con tempi celeri e certi». Così il sottosegretario Alessia Morani all' indomani del tavolo sull' Accordo di programma Jws Steel Italy dove la sua assenza e quella del ministro Stefano Patuanelli hanno sollevato un mare di critiche. «Nei giorni scorsi abbiamo avuto contatti con i vertici dell' azienda e domani - oggi per chi legge ndr - avrò un incontro con la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli per discutere della realizzazione delle infrastrutture - sostiene Morani -. Un punto fondamentale per il rilancio delle acciaierie Jindal». La delusione all' uscita dall' incontro romano il 18 febbraio per una trattativa che non segna uno scarto in avanti è stata sottolineata a più voci. Tanto che il governatore della Toscana Enrico Rossi ha affermato che «è sufficiente che il governo dedichi a Piombino il 10% delle attenzioni che ha dedicato all' Ilva. E da parte della Regione Toscana ci sarà il massimo spirito di collaborazione per il bene di Piombino e dei lavoratori». Il ministro Patuanelli ha delegato la sottosegretaria Morani a seguire tutti gli aspetti funzionali all' attuazione del piano Jsw, in rapporto con le altre amministrazioni, in particolare con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, col sindaco di Piombino e l' **Autorità portuale**, al fine di velocizzare gli aspetti procedurali e amministrativi e garantire l' organicità dell' intervento. Il punto fermo è che la tavola i rappresentanti Jsw hanno confermato l' impegno a proseguire gli investimenti per il rilancio del sito siderurgico. Avanzando la richiesta di 4 mesi di proroga dall' Accordo di programma per la presentazione dello studio di fattibilità dell' area fusoria. -- M.M.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

alla biscotteria

Porto, riunione fiume ieri con i vertici dell' Autorità di sistema

PORTOFERRAIO. I vertici dell' **AdSP** (Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale) si sono incontrati ieri con il sindaco di Portoferraio Angelo Zini e la giunta della Biscotteria, come Il Tirreno aveva anticipato la settimana scorsa. In agenda molti argomenti che hanno avuto bisogno di essere dibattuti. La riunione infatti si è protratta fino al tardo pomeriggio. Argomenti così importanti da indurre la giunta a prevedere una conferenza stampa nei prossimi giorni. «Adesso abbiamo bisogno di raccogliere le proposte - ha detto al nostro giornale il sindaco di Portoferraio - per condividerle poi con la cittadinanza». Era da dicembre che gli amministratori comunali attendevano a Portoferraio i referenti dell' **Autorità portuale** di Livorno. Da dicembre l' incontro veniva sempre spostato, fino a ieri. Ai primi posti la stazione marittima. «Ci dovevano dire - aveva detto la settimana scorsa Leo Lupi, assessore alla viabilità - quando sarà previsto l' inizio dei lavori, almeno del primo lotto, relativi al palazzo dell' ex Cromofilm, l' edificio su cui era caduta la scelta di trasformare il fabbricato nella stazione marittima, sfruttando la sua favorevole posizione nella zona **portuale**». L' assessore poi si riprometteva di discutere insieme all' **Autorità** livornese della viabilità **portuale**. Argomento in parte già affrontato dalla precedente amministrazione e che ora deve essere rivisto e discusso dai nuovi responsabili. L' accesso ai vari pontili, i parcheggi sulle banchine e in calata Italia e anche la possibilità di prevedere un senso unico sul fronte mare dove insiste il palazzo dell' ex Cromofilm. Senza dimenticare poi dei viali Elba, Ilario Zambelli e Teseo Tesei. Un altro argomento su cui gli amministratori intendevano conoscere la decisione dell' **Adsp** è la bonifica del vecchio distributore del Ponticello, da anni non più funzionante e attorno al quale da due stagioni turistiche sono state installate delle gigantografie a colori sulle più affascinanti spiagge di Portoferraio. «L' intera zona è di pertinenza dell' **Autorità** - conclude Leo Lupi - È tempo che essa venga resa fruibile alla cittadinanza e non recintata come lo è oggi». --L.C.



«Piano antinquinamento, ancora nessun dato»

Italia Nostra sollecita l'Arpam a pubblicare l'esito dei controlli

L'AMBIENTE ANCONA «Chiediamo ufficialmente che le navi da crociera così come i traghetti vengano spostati dal porto antico al molo Marche quello che si trova nella zona che un tempo ospitava i silos». Lo ha ribadito, nel corso di una conferenza stampa, Maurizio Sebastiani presidente della sezione di Ancona di Italia Nostra. L'occasione è servita anche a fare il punto sul Piano sull'inquinamento di Ancona. Gli accertamenti «L'Arpam nell'aprile dello scorso anno - ha detto - ha posizionato 22 centraline nel capoluogo per monitorizzare l'aria che respirano gli anconetani e non solo i cui risultati sarebbero dovuti arrivare nel mese di ottobre. Un progetto che ha visto anche il coinvolgimento del Comune di Ancona e della Regione Marche. Sono stati investiti dei soldi pubblici ma le risposte tanto attese nel mese di Ottobre non sono mai arrivate al punto tale che lo scorso 5 dicembre quando un traghetto ha iniziato a causa di un guasto meccanico a far uscire del fumo nessuno si è accorto di nulla. A far scattare l'allarme ci hanno pensato i cittadini di Ancona che si sono ritrovati nella zona del porto una coltre di polvere nera come se avesse nevicato. Ora a distanza di settimane è arrivata la conferma che quella sostanza era altamente cancerogena. Per tale motivo nella giornata di martedì - ha aggiunto Sebastiani - come presidente di Italia Nostra ho depositato un esposto in Procura per accertare eventuali responsabilità civili e penali per quanto accaduto la mattina del 5 di dicembre». Con Sebastiani, hanno preso parte all'incontro, la segretaria di Italia Nostra di Ancona Sonia Campofilone e il consigliere comunale Francesco Rubini. La sezione di Italia Nostra ad Ancona collabora anche con il comitato porto storico proprio per ottenere un confronto diretto con amministrazione comunale e **Autorità portuale** ed agenti marittimi per ottenere lo spostamento delle grandi navi traghetti nella zona dove sono stati abbattuti i silos ma, secondo Italia Nostra, la priorità è, al momento sapere, la qualità dell'aria che respira la gente di Ancona. Claudio Comirato © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Fuligine in porto: basta, presentiamo un esposto»

Italia Nostra dopo l'episodio del 5 dicembre: «Ci sono responsabilità di ogni tipo, anche penali»

«Abbiamo inviato alla Procura un esposto relativo all'inquinamento atmosferico dell'area cittadina e portuale a seguito dell'episodio verificatosi lo scorso 5 dicembre che vide i quartieri più vicini allo scalo, invasi da pulviscolo atmosferico di colore nero, proveniente dall'area portuale». Ad annunciarlo ieri mattina, sono stati Maurizio Sebastiani, presidente di Italia Nostra, e la segretaria Sonia Campofiloni. A seguito di quella vicenda, «dalla cronaca apparsa sul Carlino spiega Sebastiani si è appreso che il 24 gennaio, il servizio laboratoristico dell'Arpam aveva comunicato al Comune, all'Asur Marche e alla Direzione Marittima delle Marche i risultati delle analisi su due campioni prelevati in quell'occasione: il primo ricorda è risultato pericoloso essendo un Hp7 come il secondo, un Hp14, entrambi con caratteristiche di cancerogeno e ecotossico». Accertamenti che «confermano che quel giorno furono immessi in atmosfera sostanze assolutamente nocive per la salute umana dei cittadini, configurandosi così il realizzarsi di diversi reati contro la salute pubblica. Pertanto chiediamo di voler accertare le responsabilità di ogni tipo, anche penali». Inoltre, per quanto riguarda invece le centraline per rilevare le Pm10, «delle 22 installate ad aprile proseguono non si conoscono ancora i dati che si dovevano rendere noti ad ottobre. Perché?».



«Un contratto d'area per rilanciare la città»

Grasso: «E' lo strumento che proporremo domani al Mise Solo così si potrà far fronte alle crisi di porto e comparto Enel» Il vice sindaco aggiunge che il Pincio solleciterà il Ministero a istituire sul territorio le più vantaggiose Zes al posto delle Zls

SVILUPPO Il Comune di Civitavecchia domani andrà al Mise con le idee chiare.

Il sindaco Ernesto Tedesco presenterà al ministero dello Sviluppo due proposte per superare la crisi cittadina e le ripercussioni negative previste in città e nel porto con la carbon exit. Due proposte anticipate ieri mattina durante la riunione della commissione Lavoro presieduta da Fabiana Attig dal vice sindaco e assessore alla Portualità Massimiliano Grasso. «Chiederemo al Governo spiega Grasso la sottoscrizione di un contratto d'area, uno strumento specifico con cui le istituzioni raggiungono un accordo per aree in crisi in base al quale i territori interessati possono avere accesso a finanziamenti, incentivi e sgravi per il recupero dell'occupazione. Del resto, la situazione del porto e del comparto Enel è drammatica ed è giusto e doveroso che il Governo restituisca qualcosa in termini di aiuti a una città che ha dato tanto anche e soprattutto dal punto di vista ambientale». FARE GRUPPO Il contratto d'area di cui Civitavecchia dovrebbe essere il comune capofila, sarebbe la normale prosecuzione dell'accordo quadro che venne siglato nel 2011 con la presidenza del Consiglio dei Ministri e che prevedeva una serie di opere tra cui l'ampliamento dello scalo e il completamento della Trasversale per Orte. «Un accordo che prosegue Grasso è stato realizzato solo in minima parte, ma che è ancora valido e può essere il punto di partenza per il contratto d'area». Al tavolo del Mise si ritroveranno domani, oltre ai rappresentanti di Comune e Ministero, anche Regione, Enel e **Autorità portuale**. «Sarà l'occasione per fare gruppo con sindacati e associazioni datoriali, come Unindustria, perché il Governo deve prendere atto una volta per tutte della compromessa situazione di Civitavecchia». L'altra richiesta del pacchetto che presenterà il Pincio, riguarda l'istituzione della più vantaggiosa Zes (Zona economica speciale) al posto della Zls (Zona logistica semplificata). Una richiesta peraltro già votata anche dal consiglio regionale e fortemente caldeggiata nelle settimane scorse dalla Compagnia **portuale**. «Una sostituzione conclude Grasso che può essere fatta in deroga, come accaduto in Veneto e che porterebbe enormi benefici per il territorio, già riconosciuto in un ordine del giorno approvato in consiglio comunale area di crisi complessa». I TIMORI DELLE FORZE SOCIALI Intanto cresce la preoccupazione dei sindacati, che da un lato temono l'ulteriore diminuzione del traffico del carbone con ricadute negative in termini di fatturati e occupazione; dall'altro prendono atto del calo delle merci e dell'assenza di una strategia di sviluppo dello scalo. «Negli ultimi anni dice il referente della Filt/Cgil Alessandro Borgioni non è arrivato in porto alcun traffico nuovo. Non solo, ma continuando così si rischia di perdere anche quei pochi in essere. Il Messaggero lo ha definito il porto delle nebbie, ma la nostra paura è che quella nebbia nasconda una situazione peggiore. I traffici sono solo la conseguenza della mancanza di una strategia politica, di una visione prospettica dello scalo e dell'incapacità di fare sistema». Per la situazione del porto, i segretari regionali di Filt, Uil Trasporti, Cisl e Ugl hanno chiesto un incontro urgente col presidente della Regione Nicola Zingaretti e con l'assessore Mauro Alessandri. Incontro che, come confermato ieri dallo stesso assessore ai Lavori pubblici, dovrebbe tenersi già la prossima settimana. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La buona notizia

Gli operai ex Privilege impiegati nell' approdo

In attesa della riapertura del cantiere ex Privilege, gli operai da oggi riprendono a lavorare nel porto in alcuni servizi interni allo scalo. L' annuncio è stato dato dal segretario generale della Cgil Giuseppe Casafina, che però non è entrato nel dettaglio su quali siano le mansioni dei lavoratori, lasciando all' **Autorità portuale** il compito di renderlo noto. Ma il segretario dell' organizzazione sindacale ha fatto anche sapere che attende un incontro con i rappresentanti della Royalton, la società che ha rilevato sia il cantiere, che il mega yacht rimasto incompiuto, per iniziare un percorso che, stando a quanto dichiarato dalla stessa società maltese, dovrebbe riportare tutti i lavoratori a riprendere le loro mansioni all' interno del cantiere alla Mattonara. Non solo per completare il P430, ma anche per riaprire un' attività di cantieristica navale che potrebbe garantire occupazioni per molti anni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ex Privilege: in attesa della riattivazione del cantiere via alla soluzione tampone per i metalmeccanici

In questi giorni i lavoratori dovrebbero essere impiegati in porto. Fiom: «L'importante è che a breve riapra l'area alla Mattonara»

Buona notizia per il gruppo di lavoratori metalmeccanici ex Privilege, per i quali è terminata da tempo la copertura economica degli ammortizzatori sociali. In questi giorni, infatti, in base all'impegno preso da parte di Authority e Comune a fine anno e in attesa di conoscere quello che sarà l'evolversi del cantiere alla Mattonara, pronto in realtà a ripartire, i lavoratori dovrebbero essere utilizzati all'interno del porto di Civitavecchia per alcuni servizi già affidati a imprese diverse. Si attende, in realtà, l'ufficialità da parte dei vertici di Molo Vespucci, che andranno a chiarire nel dettaglio quale sarà la soluzione tampone trovata per garantire un'importante boccata d'ossigeno ai metalmeccanici rimasti fuori dalle lavorazioni una volta chiuso il cantiere. Cantiere nel quale la Fiom Cgil come spiega il segretario Giuseppe Casafina, ripone grandi aspettative oggi. «L'importante è che nel più breve tempo possibile riapra il cantiere della Mattonara e che i lavoratori possano tornare a svolgere il loro vero mestiere - ha spiegato - ovvero quello dei metalmeccanici. Stiamo aspettando di essere convocati dai rappresentanti della Royalton e delle imprese ad essa collegate per avere contezza di quando il cantiere riaprirà ufficialmente i battenti e del programma operativo della società maltese. Hanno detto che dovevano essere superati tutti gli ostacoli di carattere burocratico e credo che ormai ce ne siano rimasti davvero pochi. È inutile nascondere che abbiamo particolare interesse alla questione, considerando ciò che ha significato per la categoria la vicenda Privilege e ciò che potrebbe rappresentare per tutta la città una ripresa delle attività all'interno del cantiere».



Porticciolo, Tidei: «Revocheremo la concessione all' attuale società»

SANTA MARINELLA «Basta privilegi ai notabili della zona nell' area del porticciolo turistico di Santa Marinella». Il sindaco Pietro Tidei lancia la sfida e dichiara guerra, per di più in contemporanea, ai principi Odescalchi e alla società **Porto** Romano, con l' obiettivo di realizzare un percorso panoramico pedonale che, direttamente da piazza Triste, conduca, attraversando il parco del maniero che degrada verso mare, alla spiaggia sottostante il promontorio del castello Odescalchi. Per quanto riguarda invece lo scalo turistico, il primo cittadino ha ribadito che l' amministrazione, di concerto con la Regione, come anticipato nei giorni scorsi, non è più disposta a temporeggiare e ha già avviato le procedure per chiedere la decadenza della concessione demaniale, attualmente in possesso della **Porto** Romano, che gestisce la vecchia darsena dal lontano 1996. Due progetti, paralleli e ambiziosi, che quasi certamente porteranno all' avvio di un contenzioso con il principe Carlo Odescalchi, che già si sarebbe rifiutato di cedere parte dei terreni di sua proprietà per raggiungere l' arenile, e che di sicuro porterà all' ennesimo braccio di ferro con la società concessionaria dello scalo turistico. Tidei e il presidente della **Porto** Romano sembrano ormai irrimediabilmente ai ferri corti. Due battaglie che però non spaventano il sindaco, che ieri è apparso più che mai determinato a far valere i diritti del Comune e dei suoi cittadini. «Se, come è probabile, i principi Odescalchi faranno ostruzionismo - ha detto Tidei - chiederemo di eseguire un esproprio del parco e otterremo per vie legali quello che sarebbe molto più semplice ottenere bonariamente raggiungendo un accordo. Il Comune punta poi a togliere alla **Porto** Romano la gestione dello scalo perché - ha affermato il primo cittadino - sono ormai già ampiamente trascorsi i termini concessi al presidente della società per sottoscrivere la convenzione urbanistica approvata all' unanimità dal consiglio comunale sotto l' egida dell' ex sindaco Roberto Bacheca e avviare i lavori di ampliamento del porticciolo. All' indomani della sentenza del Consiglio di Stato, che ritiene valida quella convenzione urbanistica - ha proseguito Tidei - abbiamo concesso al numero uno della **Porto** Romano 60 giorni per firmare gli atti. Abbiamo atteso ulteriori 30 giorni, lanciandogli un' ancora di salvataggio, invitandolo a ottemperare, ma il presidente ha ritenuto, ancora una volta, di non dover sottoscrivere quella convenzione e pertanto ora siamo in diritto di poter chiedere la decadenza della concessione della darsena, rilasciata proprio in previsione del futuro ampliamento del porticciolo». Monica Martini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto-canale, parte la bonifica: banchina nord libera dai rifiuti

FIUMICINO È finalmente iniziata la rimozione delle attrezzature adibite alla pesca abbandonate sulla banchina nord del porto-canale di Fiumicino. Il tratto di sponda destra della Fossa Traiana, dove ormeggia la flotta, è da anni nel mirino di quanti chiedono la sua bonifica da cavi di acciaio, cordame, divergenti, copertoni, parabordi e reti fantasma rinvenute in mare abbandonate. Stanchi di essere accusati di scarsa sensibilità, i pescatori si sono rimboccati le maniche e hanno dato il via alle prime operazioni di pulizia. «Per recuperare il decoro della sponda destra precisa Gennaro Del Prete, presidente della cooperativa Pesca romana abbiamo deciso di mettere fine ai conflitti di competenze e siamo passati alla pulizia radicale. Abbiamo stimato la rimozione di oltre 50 metri cubi di materiale, abbandonato da un decennio, facendoci carico della spesa di circa 5mila euro che sborserà la cooperativa». Una volta terminata la bonifica i lupi di mare sottolineano che non accetteranno più il comportamento di coloro che abbandonano immondizia e per tale motivo chiamano in causa gli organismi preposti al controllo. «Abbiamo già tirato a lucido il tratto prima del molo nord, che è da considerarsi banchina operativa a disposizione dei pescatori conclude Del Prete sul posto però è presente del materiale che non sappiamo come togliere e poi smaltire e la cui presenza non ha nulla a che fare con le nostre attrezzature». Il riferimento è ai sei grossi carrelli della spesa, prelevati abusivamente dai supermercati e pieni di rifiuti urbani, incatenati ai pali dell' illuminazione con tanto di lucchetti. In precedenza, alcuni carrelli contenenti pattume, erano stati rimossi dagli operatori dell' Ati, la società che eroga la raccolta dei rifiuti urbani, che riceve 130mila euro all' anno dal Comune. Tale cifra viene sborsata dall' Autorità portuale che ha sottoscritto un accordo con l' amministrazione per tenere pulite le aeree portuali. Il tutto quindi riconduce al Comune che dovrà farsi carico di far intervenire l' Ati per non vanificare la mega ramazzata dei pescatori. «Vedere pulita la banchina che da trent' anni rappresenta una vergogna per Fiumicino è una cosa che ci fa felici - dice l' anziano Aldo Boscaratto la stessa cosa però dovrebbe essere fatta anche per il tratto dove opera la piccola pesca». Plaude all' iniziativa la Pro Loco. «Un intervento che giova all' immagine della nostra cittadina e del settore pesca», commenta invece il presidente Giuseppe Larango. Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

In attesa dei dati dell'Adsp le imprese fanno i conti sui traffici del 2019

Un anno caratterizzato dal segno meno

Luciani (Cpc): «Il porto è green solo perché non ci sono navi»

Un anno caratterizzato dal segno negativo. Un 2019 che, come sottolineato a più riprese soprattutto dagli stessi operatori portuali, è stato costellato di difficoltà e di un calo generalizzato dei traffici. In attesa che l'Autorità di sistema portuale pubblici sul proprio sito istituzionale le statistiche del 2019, ferme ancora al settembre scorso, i primi conti delle imprese indicano uno stato di salute non proprio rassicurante. Si parte dal carbone, sceso da 3 milioni e 470.690 tonnellate del 2018 a 1 milione e 802.754 tonnellate nel 2019. Praticamente alla centrale di Torre Valdaliga nord è arrivato circa la metà del combustibile fossile rispetto all'anno precedente con un relativo dimezzamento del fatturato di Minosse (la società creata ad hoc per lo scarico del carbone) che ha incassato nel 2019 630 mila euro contro il milione e 214 mila del 2018. Ma il segno meno contraddistingue anche se non con numeri così clamorosi anche il resto del comparto. La Traiana ad esempio ha movimentato nell'anno da poco concluso 92 mila tonnellate di ferrocromo contro le 93.724 del 2018. Non è andata meglio anche per chi opera con le Autostrade del Mare, come nel caso della Cilp che ha movimentato nel 2019 38.688 auto contro le 40.331 del 2018, 63.726 gommati contro gli 85.267 dell'anno precedente. Analogo discorso in negativo anche per l'Automotive che è sceso da 29.340 a 14.916 per l'export e da 30.213 a 11.001 per l'import. In perdita nel 2019 rispetto al 2018 anche la società Interterminal, così come le imprese che movimentano i container, settore per il quale Civitavecchia si conferma saldamente la Cenerentola d'Italia. La Cilp ha infatti movimentato nel 2019 1.247 container contro i 1.584 del 2018 e il Cfft 7.847 contro 9.799. E se per quanto riguarda il Civitavecchia Fruit Forrest Terminal la arrivata dopo la sentenza del Tar potrà contribuire per il 2020 ad un nuovo incremento dei traffici, il futuro, complice anche una situazione mondiale non semplice, non appare affatto roseo. «Siamo molto preoccupati ha commentato il presidente della Compagnia Portuale Enrico Luciani - anche perché oltre le merci, le ben note vicende dell'ultimo mese e la crisi della Cina, potrebbero ripercuotersi anche sulle crociere ed il loro indotto». Fatta eccezione per i traghetti di linea delle Autostrade del Mare e le navi da crociera, il resto infatti è un problema. «Mancano una strategia ed una visione globale della portualità - ha aggiunto Luciani - tanto più che gli altri porti non stanno a guardare e, come si è visto anche al recente Fruit Logistic di Berlino, insieme alle rispettive regioni e comuni cercano facendo sistema di portarci via anche i pochi traffici che ci sono rimasti. Volevamo un porto green - ha concluso il numero uno dei camalli - e lo abbiamo. Ma è verde solo perché non ci sono più le navi».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' allarme degli autotrasportatori: "Non viene garantito il servizio con la Sardegna"

Patrizio Loffarelli: "Una situazione avvilente. Questo porto sembra una stazione senza treni" Pubblicato il 19 Febbraio 2020 CIVITAVECCHIA - 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' autostrastoporto 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. Condividi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Incontro al Mise sull' uscita dal carbone, Fiom: "Serve un progetto industriale per Civitavecchia"

Pubblicato il 19 Febbraio 2020 CIVITAVECCHIA - "Un primo risultato, ottenuto grazie alla mobilitazione dei metalmeccanici di Civitavecchia con il presidio e lo sciopero partecipatissimi dello scorso 5 dicembre a Roma, che tuttavia è solo una prima tappa". La Fiom Cgil si prepara per l' incontro di venerdì a Roma, con il Ministero dello Sviluppo Economico che ha convocato Enel, **Autorità Portuale**, Regione Lazio, Comune di Civitavecchia e sindacati per continuare a discutere dell' uscita dal carbone entro il 2025. "Una discussione sito per sito, ed è il turno di Civitavecchia, sugli effetti che la transizione comporta e su come gestirli: è ciò che abbiamo chiesto lo scorso 5 dicembre all' incontro con la Direzione del Ministero - ha spiegato il segretario Giuseppe Casafina - torneremo a chiedere un progetto industriale per salvaguardare il futuro lavorativo dell' indotto metalmeccanico di Tvn, affinché la transizione energetica possa farsi tutelando tutti i posti di lavoro e perchè nessuno debba trovarsi ancora nella drammatica condizione di dover scegliere tra lavoro e salute. Dopo l' incontro convocheremo un' assemblea generale per riportare ai lavoratori la discussione fatta e per decidere insieme le prossime tappe". Nel frattempo la Fiom attende però anche la convocazione del Tavolo Istituzionale Comunale con tutti i soggetti coinvolti. Condividi.



Informazioni Marittime

Napoli

Disagi al porto di Napoli, Fai: "Superiamo controlli obsoleti"

Per gli autotrasportatori i lavori di riasfaltatura andavano coordinati meglio. Il sindacato chiede più personale della Guardia di Finanza e la modifica dell' autorizzazione "lettera A"

Approfittiamo dei nuovi disagi al **porto di Napoli** per velocizzare i controlli in uscita e superare sistemi autorizzativi obsoleti. Lo chiedono gli autotrasportatori della Fai Campania. Secondo il sindacato i lavori per il riasfaltamento del tratto stradale finale - quello orientale, nevralgico, tra il varco Bausan e il Sant' Erasmo - del **porto di Napoli** andavano programmati meglio, coordinati con gli operatori, evitando al minimo l' impatto sulla produttività del cluster. Ciro Russo, segretario Fai coordinamento di **Napoli**, Salerno, Avellino, Caserta e Roma, ha scritto al presidente e al dirigente security dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito e Ugo Vestri , protestando contro le modalità di avvio di questi importanti lavori di ripavimentazione. Si tratta dell' ultima parte della strada interna del **porto di Napoli**, verso San Giovanni. Zona di entrata e uscita dai terminal container, dalla dogana e dalla città tramite l' autostrada. Un tratto molto delicato, quindi, soggetto da sempre alla congestione, per via di condizioni strutturali molto complesse da risolvere. La Fai chiede principalmente tre interventi per evitare un' ulteriore peggioramento della viabilità: il potenziamento del personale della Guardia di Finanza per velocizzare i controlli in uscita, il prolungamento delle ore notturne e il superamento del sistema autorizzativo attuale per i camion, quello della "lettera A", che secondo la categoria è diventato obsoleto. «La nostra federazione chiede da anni provvedimenti autorizzativi che rappresentino uno strumento premiante per le aziende virtuose del cluster portuale, rilasciati proprio in funzione della regolarità dell' azienda. Per tali ragioni, chiediamo un incontro per discuterne», scrive Russo. «Siamo consapevoli - conclude - che per motivi di sicurezza e di urgenza è stato necessario provvedere al rifacimento della pavimentazione, ma chiediamo che la programmazione di tali attività non impatti sulla produttività dell' intero cluster portuale. Ci saremmo aspettati una pianificazione delle attività completamente diversa e in linea con l' operatività degli altri porti del mondo».



MACCHIA*

Piano per il Sud la strada è giusta ma non passa da Brindisi

CONTINUA DA PAGINA I 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. 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. 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. 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



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

Brindisi ha estremo bisogno. Invece le carte dicono che la «questione Brindisi» ancora non è stata considerata. 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.

Riprende il cammino del Pug Progetto pronto per lo studio

Il Documento programmatico preliminare andrà in commissione Urbanistica entro quindici giorni. Dopo l'analisi delle 700 pagine dell'elaborato arriverà il momento del voto in consiglio comunale

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Francesco RIBEZZO PICCININ Sarà sottoposto al massimo entro dieci o quindici giorni alla commissione Urbanistica il nuovo Documento programmatico preliminare al Pug, redatto dai tecnici interni di palazzo di città con il coordinamento dell'assessore all'Urbanistica Dino Borri. Il Dpp, che è in sostanza il primo documento pianificatorio nell'iter per la redazione e la successiva adozione del nuovo Piano urbanistico generale, era già stato approvato dal consiglio comunale ad agosto del 2011, ultimo atto dell'allora amministrazione Mennitti. All'insediamento dell'amministrazione Rossi tuttavia, nell'estate del 2018, l'assessore all'Urbanistica aveva parlato della necessità di un aggiornamento del Documento programmatico preliminare, visto e considerato il trascorrere degli anni e dunque il mutamento delle condizioni e perfino delle pianificazioni sovraordinate come quelle della Regione. Nel frattempo, gli uffici hanno dovuto fronteggiare il lungo e complesso lavoro per una puntuale comprensione della situazione economica dell'ente e successivamente per la preparazione e la redazione del piano di riequilibrio finanziario pluriennale. Il lavoro tecnico sul Dpp, tuttavia, è giunto a conclusione ormai già da qualche mese. Dopo di che, il documento è stato consegnato al sindaco, che dopo averlo studiato ha richiesto alcune revisioni. Completato questo percorso, sarà la volta - come detto entro pochi giorni - del lavoro da parte della commissione Urbanistica. Dopo di che, il Dpp dovrà essere sottoposto al consiglio comunale. Le differenze principali tra la vecchia versione e la nuova del Dpp sono innanzitutto quantitative. La versione approvata nel 2011 contava 450 pagine, diventate poi 350 dopo l'aggiornamento. A queste, tuttavia, si aggiungono altre 350 pagine relative alla consultazione dei cittadini. Altre differenze riguardano in particolare l'industria. Nel vecchio Documento programmatico preliminare, infatti, si parlava del trasferimento della centrale Edipower (oggi A2A) e anche del molo carboni nella zona di Cerano, con la conseguente demolizione del nastro trasportatore. Impossibile, oggi, immaginare che le cose possano andare come era stato pensato solo otto anni fa. La centrale Brindisi Nord, infatti, ha chiuso ormai da anni e l'attuale proprietà ha presentato una proposta per la sua trasformazione. Proposta, tra l'altro, respinta dal territorio. Dunque una delle differenze sostanziali dovrebbe riguardare proprio l'area ex Edipower e la destinazione d'uso che il Comune vorrà assegnarle. Nella vecchia versione, si parlava sostanzialmente di logistica portuale. Un settore che, in effetti, ancora oggi sia l'amministrazione comunale che, soprattutto, l'Autorità di sistema portuale vorrebbero incentivare anche grazie alle opportunità offerte dall'istituzione della Zes. Impossibile anche immaginare il trasferimento del molo carboni dal porto medio a Cerano. Innanzitutto perché è stato revocato l'ampliamento dell'area di competenza portuale fino alla zona di Cerano, richiesto ed ottenuto ai tempi dell'amministrazione Mennitti proprio in vista di questo obiettivo. E poi perché la centrale è destinata ad essere trasformata per utilizzare il gas naturale, con l'addio al carbone entro il 2025. Riguardo al molo carbone e nastro trasportatore, tra l'altro, è stato sottoposto recentemente al ministero dello Sviluppo economico un'idea della Cna per l'utilizzo del nastro e di uno dei dome del carbonile con finalità di trasporto e stoccaggio delle merci. Dal vecchio Dpp sono stati eliminati inoltre alcuni passaggi contenenti veri e propri progetti, oltre alla parte riguardante



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

le previsioni di crescita demografica della città. A questo punto, quindi, prima del vaglio da parte del consiglio comunale, non restano che i passaggi nella commissione Urbanistica, che come detto dovrebbero iniziare entro una quindicina dei giorni al massimo, e poi verosimilmente anche in alcune riunioni congiunte con le commissioni Lavori pubblici e Ambiente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

{ Manfredonia } La ministra delle infrastrutture e trasporti rispondendo in question time alla Camera

De Micheli: "Nessuna criticità sul piano ormeggi del porto"

"In merito alla sicurezza del porto di Manfredonia, l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale** ha rappresentato l' insussistenza di situazioni di criticità o di insicurezza per la flottiglia da pesca ormeggiata". Lo ha detto la ministra delle infrastrutture e trasporti Paola De Micheli rispondendo in question time alla Camera. Comunque, ha spiegato la ministra, "d' intesa con la Capitaneria di porto, l' **Autorità** di **Sistema** sta procedendo all' elaborazione di un nuovo piano ormeggi, finalizzato ad elevare ulteriormente gli standard di sicurezza ed efficienza". Per quanto riguarda poi il molo di Levante, De Micheli ha evidenziato che "sarà valutato in sede di redazione del nuovo piano regolatore che sarà avviato a seguito dell' approvazione del Documento di pianificazione strategica di **sistema**, di recente adottato dall' **Autorità** ed attualmente all' esame del Ministero delle infrastrutture e della Regione Puglia ai fini dell' intesa".

10 Foggia & Provincia

Contratto Istituzionale di Sviluppo della Capitaneria: si parte

La Capitaneria di porto di Manfredonia ha firmato il Contratto Istituzionale di Sviluppo della Capitaneria, il primo di una serie di documenti che serviranno a definire le attività e le responsabilità della Capitaneria di porto in relazione alle attività di sviluppo del porto e della flotta.

Galanteria: "Serve continuare l'operazione sicurezza"

Il comandante della Capitaneria di porto di Manfredonia, il capitano di porto Antonio Galanteria, ha sottolineato l'importanza di continuare l'operazione sicurezza del porto, in particolare in relazione alla sicurezza della flotta e della navigazione.

Tentano la rapina in un negozio, l'intervento dei carabinieri sventa il colpo

Un tentativo di rapina in un negozio di Manfredonia è stato sventato dall'intervento dei carabinieri. I rapinatori sono stati fermati e i beni rubati sono stati recuperati.

Un'auto si è incendiata nella strada

Un'auto si è incendiata nella strada di Manfredonia, causando danni materiali e ferite a una persona. Le autorità sono state chiamate e stanno indagando sulle cause dell'incidente.

Un'auto si è incendiata nella strada

Un'auto si è incendiata nella strada di Manfredonia, causando danni materiali e ferite a una persona. Le autorità sono state chiamate e stanno indagando sulle cause dell'incidente.

Porti:De Micheli,nessuna criticità Manfredonia, piano ormeggi

Ministra infrastrutture a question time alla Camera

"In merito alla sicurezza del porto di Manfredonia, l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale ha rappresentato l' insussistenza di situazioni di criticità o di insicurezza per la flottiglia da pesca ormeggiata". Lo ha detto la ministra delle infrastrutture e trasporti Paola De Micheli rispondendo in question time alla Camera. Comunque, ha spiegato la ministra, "d' intesa con la Capitaneria di porto, l' **Autorità** di **Sistema** sta procedendo all' elaborazione di un nuovo piano ormeggi, finalizzato ad elevare ulteriormente gli standard di sicurezza ed efficienza". Per quanto riguarda poi il molo di Levante, De Micheli ha evidenziato che "sarà valutato in sede di redazione del nuovo piano regolatore che sarà avviato a seguito dell' approvazione del Documento di pianificazione strategica di **sistema**, di recente adottato dall' **Autorità** ed attualmente all' esame del Ministero delle infrastrutture e della Regione Puglia ai fini dell' intesa". (ANSA).



Authority Preziosi segretario generale

Pasquale Loiaconosan ferdinando Via libera per l' insediamento del comandante Pietro Preziosi nell' incarico di segretario generale dell' **Autorità portuale**, che era stato temporaneamente affidato al responsabile dell' Area finanze- controllo e risorse umane Luigi Ventrici in sostituzione di Saverio Spatafora, collocato a riposo. Il richiamo in servizio di Pietro Preziosi, contrammiraglio del Corpo delle Capitanerie di porto in ausiliaria, era stato comunicato ufficialmente nei giorni scorsi dalla Direzione generale per il personale militare del ministero della Difesa. Pertanto, il comandante Preziosi ha sottoscritto proprio ieri il contratto fino al 31 dicembre 2023 predisposto dal commissario straordinario della Port **authority** Andrea Agostinelli. La sua nomina era maturata alla fine dello scorso mese di ottobre quando il Comitato **portuale**, a seguito di manifestazione di interesse pubblica e su proposta del commissario Agostinelli, aveva designato Preziosi, già commissario dell' **Autorità portuale** Nord Sardegna dal 2015 al 2017. Le funzioni di segretario generale erano state di recente attribuite pro tempore al dirigente Ventrici al fine di gestire la fase transitoria, senza alterare né compromettere la funzionalità dell' apparato amministrativo dell' ente.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Corigliano-Rossano (Cs), Stasi nuovo responsabile commissione Anci porti e aeroporti

"Il riposizionamento strategico della Calabria nello scenario complessivo del Mediterraneo è strettamente legato alla costruzione progressiva di una nuova e concreta visione unitaria dello straordinario potenziale, ad oggi inespresso, della rete **portuale** regionale". È quanto dichiara Flavio Stasi nominato nei giorni scorsi dal Consiglio Regionale dell' ANCI Calabria, all' unanimità, responsabile della Commissione ANCI per Portualità ed Aeroporti. "In questa prospettiva - aggiunge - un ruolo più forte e sicuramente più attento anche a quelli che fino ad oggi son stati considerati porti periferici dovrà essere giocato da più attori; sicuramente dall' **Autorità Portuale** della Calabria e dalla Regione Calabria d' intesa con il Governo Nazionale. Ma un ruolo diverso dal passato - conclude Stasi - dovrà essere interpretato anche da gli stessi comuni sedi di infrastrutture portuali, attraverso un diverso coinvolgimento, da protagonista, anche dell' Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI)".



Ok della Regione, a Orosei 96 posti barca

Parere positivo alla proposta di raddoppiare i natanti a Su Portu e prevederne altrettanti a Osala. Per l'estate i primi 24

PAOLO MERLINI

OROSEI Buone notizie per i diportisti di Orosei o per gli aspiranti tali, visto che il comune con più presenze turistiche della costa orientale della provincia non ha ancora un **porto** dove poter attraccare la propria imbarcazione. L'assessorato regionale all'agricoltura ha dato l'ok al progetto presentato dall'amministrazione comunale che raddoppia i posti barca, da 24 a 48, previsti nella bocca a mare di Su Portu e ne autorizza lo stesso numero nell'altra bocca a mare sul litorale, quella di Osala. Totale dunque 96 posti barca, che non saranno neppure paragonabili a quelli dei vicini porti della Caletta e Cala Gonone (attorno ai 200 ciascuno) ma sono sicuramente un buon inizio per un futuro potenziamento. Innanzitutto però vanno realizzati, perché nonostante il primo accordo con l'assessorato all'agricoltura (giunta Pigliaru) risalga al 2018, a tutt'oggi nulla è stato fatto per darvi corpo, con malumore di diportisti e imprenditori della nautica che la scorsa estate si sono visti recapitare, ancora una volta, le sanzioni amministrative da parte della Capitaneria di **porto** per attracco abusivo. Lasciamo da parte il fatto che la Regione avrebbe potuto autorizzare il numero attuale già due anni fa,

facendo così perdere tempo prezioso a diportisti, imprenditori e alla stessa amministrazione comunale. Il problema è che la decisione era stata assunta in sede di comitato regionale per la pesca, e questo indirizzo aveva condizionato l'esito finale. Non va dimenticato infatti che Su Portu e Osala sono in carico all'assessorato all'agricoltura perché sulla carta sono ancora bocche a mare dello stagno di Su Petrosu, a ridosso della costa, dove operano ancora alcuni operatori della pesca. Quanti? Probabilmente poche famiglie, ma la loro presenza sinora è stata tale, forse malgrado il loro stesso volere, da condizionare la nascita di un porticciolo turistico in regola e non semi-abusivo come è stato per tanti anni. Dalle parole ai fatti. Si riuscirà a garantire il servizio portuale già da quest'anno? Le premesse per dare corpo ad almeno una parte del progetto ci sono tutte, e di sicuro il sindaco Nino Canzano e la sua giunta sanno che in questa vicenda rischiano di perdere credibilità se anche per il 2020 i diportisti di Orosei saranno costretti a vagare verso altri lidi per un banale posto barca. «Contiamo di partire già da questa estate con i primi 24 posti barca a Su Portu - dice il sindaco - cui vanno aggiunto il campo boe da 50 posti per il quale abbiamo ottenuto l'autorizzazione dalla capitaneria. Ma ci metteremo subito al lavoro per gli altri 72 posti barca». Canzano è molto soddisfatto del nulla osta ottenuto, «frutto di un fitto dialogo con i funzionari dell'assessorato e della sensibilità dimostrata dalla responsabile dell'agricoltura Gabriella Murgia. È stata recepita in pieno la necessità per un territorio a forte vocazione turistica come Orosei di dotarsi di un **porto** a tutti gli effetti. Ma a nostro favore ha giocato anche il fatto che il nostro progetto è a impatto zero: si tratta infatti di installare banchine amovibili collegate ai moli del **porto** già esistenti. Continueremo comunque a portare avanti il sogno di una portualità vera e propria - conclude Canzano - in prossimità di Santa Maria 'e mare, predisponendo un nuovo progetto di massima». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



parla il sindaco

«Nell' assegnazione priorità ai residenti e prezzi politici»

OROSEI Il tavolo con la Regione, e soprattutto con il comitato pesca, prevedeva la necessità di una corsia preferenziale per gli operatori di questo settore. Promessa mantenuta, assicura il sindaco, perché a Su Portu i pescatori avranno tre posti barca (attualmente gli operatori sono appena due, quindi c'è posto per un terzo). «Cominceremo già quest' estate con i primi 24 posti - dice Canzano - e speriamo di realizzare le altre banchine entro il 2021. Nell' assegnazione daremo la precedenza ai residenti, ma ovviamente il **porto** sarà aperto a tutti, ed è ciò che auspichiamo. Forniremo acqua ed energia elettrica come primi servizi». E i costi? «Saranno prezzi politici, e posso assicurare che saranno concorrenziali con le strutture dei comuni confinanti. Orosei arriva suo malgrado in forte ritardo sul fronte del turismo nautico, ma sono certo che passo dopo passo faremo la nostra parte». (p.me.)

36 Gallura-Isola

Ok della Regione, a Orosei 96 posti barca

Parere positivo alla proposta di raddoppiare i natanti a Su Portu e prevederne altrettanti a Oala. Per l'estate i primi 24

DI PAOLO NERI
Orosei. Il sindaco Paolo Canzano è soddisfatto. Dopo aver discusso con la Regione e il comitato pesca, la proposta di raddoppiare i posti barca a Su Portu è stata accolta. Il sindaco Canzano ha annunciato che entro l'estate saranno disponibili i primi 24 posti barca, con la possibilità di raddoppiare a Oala. Il sindaco Canzano ha anche annunciato che il porto sarà aperto a tutti, ma darà priorità ai residenti. Il sindaco Canzano ha anche annunciato che il porto sarà aperto a tutti, ma darà priorità ai residenti.

PAOLA N. SERRA
«Volevo esprimere il mio apprezzamento per la decisione della Regione e del comitato pesca. È un passo importante per lo sviluppo del turismo nautico a Orosei. Spero che i lavori vengano completati entro l'estate e che i primi 24 posti barca siano disponibili per i residenti e per i turisti. Il sindaco Canzano ha fatto un ottimo lavoro e io sono orgogliosa di lui».

LA REGIONE
Al via un corso di origami riservato ai bambini

ARISTIDEA
Tre serate con la scrittrice Roberta Balestracci

Aggiudicati gli interventi di riqualificazione

Fiera di Messina, lavori in vista

ELISABETTA RAFFA

Aggiudicati i lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione d'ingresso della cittadella fieristica di **Messina**. Sarà abbattuto l'ex Teatro in Fiera, per molti anni l'unico spazio teatrale, e via libera a un nuovo edificio con sale conferenze, una sala di rappresentanza, salette riunioni e gli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Previsto anche uno spazio per congressi e spettacoli, ma il contentino dato a chi sperava di vedere sorgere un nuovo teatro sulle ceneri di quello vecchio non è piaciuto e ha generato una vera e propria ondata di critiche sui social. «Il nuovo edificio», spiegano dall'Authority, «manterrà alcune delle soluzioni architettoniche e di finitura esterna dell'architettura razionalista tipica di alcuni edifici dell'ex quartiere fieristico progettati da Adalberto Libera, Mario De Renzi e Vincenzo Pantano». L'appalto per la realizzazione dei lavori è stato aggiudicato all'Ati Consorzio Stabile Progettisti Costruttori-Beico srl, costerà 7,4 milioni al netto del ribasso d'asta e si prevede la chiusura del cantiere in 330 giorni. Dopo la stipula del contratto, nei prossimi mesi saranno consegnati i lavori e, anche se tra le inevitabili polemiche per il mancato ripristino del vecchio Teatro in Fiera, inizieranno i lavori per la riqualificazione dell'area. Nessuna contestazione, invece, per quanto riguarda i dati sull'attività dei porti di **Messina** e Milazzo pubblicati dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. «Il traffico merci del sistema portuale, nel 2019 ancora limitato ai porti di **Messina**, Tremestieri e Milazzo, resta sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente (+0,2%)», spiegano dagli uffici di via Vittorio Emanuele II, «avendo registrato nella totalità una movimentazione di 24.295.232 tonnellate. Lieve (-2,5%) è la flessione dei prodotti petroliferi movimentati a Milazzo, mentre il traffico di merci su mezzi gommati a bordo dei traghetti, sia in attraversamento dello Stretto che nella tratta Milazzo-Isole Eolie-Napoli e viceversa, evidenzia un interessante incremento dell'8,7% per un totale di 6.299.542 tonnellate». Conferma anche la posizione in testa alla classifica nazionale del traffico passeggeri, con un totale di «12 milioni le persone movimentate da gennaio a dicembre 2019 (di cui ben 10.669.500 soltanto nello Stretto di **Messina**) e una crescita dell'8,4%. I dati del 2019, inoltre, ribadiscono la vocazione crocieristica del **porto** di **Messina**, chiudendo il 2019 con numeri importanti: l'anno scorso sono approdate in **porto** 170 navi appartenenti a 20 compagnie crocieristiche internazionali, con a bordo 422.732 persone», con un incremento di crocieristi rispetto al 2018 del 13,5%. I passeggeri che hanno iniziato la propria crociera nel **porto** della città dello Stretto sono stati 9.913 (+12,8%), mentre gli sbarcati sono stati 9.604 (+7,1%). «Ancora più rosee le prospettive per l'anno in corso», chiosano dall'Authority. Nel 2020 sia il numero di previsti approdi che di passeggeri sarà in netta crescita. Sono 181 (+6,5%) le navi che nel 2020 hanno inserito **Messina** nei propri itinerari e che porteranno nel nostro territorio 486.318 passeggeri, il 15% in più rispetto all'anno scorso. Ancora una volta sarà significativa la presenza di Msc Crociere con 39 scali e anche la Royal Caribbean ha potenziato la propria presenza in città con 34 scali. Altra presenza importante nel 2020 è quella di Marella Cruises, che passerà da 15 a 27 scali». Novità rappresentata dalle due presenze della Disney Magic, di proprietà della Disney, specializzata in crociere per famiglie. (riproduzione riservata)



Restyling della Fiera Aggiudicati i lavori dall' Autorità portuale

Si passa alla fase operativa, nell' opera di restyling di una delle parti più importanti della cittadella fieristica. L' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, infatti, con provvedimento del presidente Mario Mega, ha aggiudicato i lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione dell' edificio uffici e padiglione d' ingresso del quartiere fieristico di Messina. I lavori da realizzarsi prevedono la demolizione e ricostruzione dell' edificio dell' ex teatro in Fiera, attualmente inagibile per varie cause, tra cui l' importante dissesto della struttura. Il nuovo edificio, lungo 80 metri, largo 10 ed alto circa 7, prevede al piano terra, oltre al grande atrio di accesso, tre ampie sale di diversa dimensione destinate rispettivamente a sala conferenze, sala di rappresentanza e piccole salette riunioni, affacciate sul fronte est dell' edificio. Il primo piano sarà invece destinato ad uffici dell' Authority, con stanze prospicienti il fronte est ed il fronte sud verso il giardino della "passeggiata a mare" ed ampie hall di attesa. L' altra ala dell' edificio riguarderà un' ampia sala da dedicare a conferenze, congressi o spettacoli, con hall d' ingresso e tutti i servizi annessi che serviranno le suddette funzioni. Il nuovo edificio manterrà alcune delle soluzioni architettoniche e di finitura esterna dell' architettura razionalista tipica di alcuni edifici dell' ex quartiere fieristico, progettati a suo tempo da Adalberto Libera, Mario De Renzi e Vincenzo Pantano. Il progetto esecutivo è stato redatto dal raggruppamento di professionisti Marino, Mannino, De Rapa, Marino, Testa, Marino ed il responsabile unico del procedimento per la realizzazione dell' intervento è l' ing. Massimiliano Maccarone dell' Authority. L' appalto per la realizzazione dei lavori, invece, è stato aggiudicato all' Ati Consorzio Stabile Progettisti Costruttori - Beico srl per una somma complessiva di 7.460.689 euro, al netto del ribasso d' asta. I tempi per la realizzazione dell' opera sono pari a poco meno di un anno: 330 giorni, per la precisione. Dopo il provvedimento di aggiudicazione, gli uffici dell' **Autorità portuale** daranno corso ai controlli previsti dalle norme, propedeutici alla stipula del contratto d' appalto. Quindi, una volta compiuto questo passaggio, si procederà, nei prossimi mesi, alla consegna dei lavori ed all' avvio dell' importante realizzazione. Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Verrà demolito e ricostruito l' ex Teatro: ecco cosa accadrà nei nuovi edifici progettati.



Un' offerta turistica integrata per Messina

Feb 19, 2020 (Comunicato) Creare una "destinazione Messina" tra esperienza e marketing, unica, creativa e riconoscibile, con un' offerta concreta e ben definita, istituendo una "cabina di regia territoriale" che promuova l' immagine turistica della città dello Stretto. «Un tavolo operativo che intende realizzare un piano strategico condiviso sul turismo - afferma il presidente della Camera di commercio, Ivo Blandina - volto a offrire una Messina che non sia solo città di transito, di arrivi e partenze, ma che, sfruttando i collegamenti, sia in grado di attivare progetti di rigenerazione turistica, con un incremento del senso di reputazione e apprezzamento». A tal fine, ieri, nella sala Giunta del Palazzo camerale si è svolto un incontro programmatico per individuare strategie comuni di sviluppo per un turismo di qualità. «L' idea è quella di costruire un' offerta turistica integrata in un territorio coeso, pronto a offrire servizi di qualità, in ogni ambito - prosegue Blandina - partendo dal presupposto che non si può prescindere da un' analisi di contesto che tenga presente i cambiamenti registratisi negli ultimi tempi: nuove categorie di viaggiatori che prediligono viaggi brevi e frequenti, optando per il turismo sostenibile, il 94% dei quali prenota on line e il 55% si fida più dei contenuti generati dagli utenti che del marketing». «Ringrazio i componenti della Giunta della Camera di commercio, i consiglieri camerali, il prof. Filippo Grasso, i funzionari della Città metropolitana e i rappresentanti delle associazioni di categoria - aggiunge il presidente dell' Ente camerale - per i preziosi contributi offerti all' incontro. In particolare, i presidenti di Federalberghi Taormina, Italo Mennella, Federalberghi Isole Eolie, Christian Del Bono, e Federalberghi Giardini Naxos, Giovanni Russotti». Si è discusso di turismo crocieristico, religioso, scolastico, convegnistico. Ma anche di portualità, aeroporto dello Stretto e di piano di marketing turistico. «Ma il primo punto dal quale partire è un' analisi dei dati qualitativi e quantitativi sui flussi turistici - precisa la segretaria generale Paola Sabella - per poi passare a una mappatura delle attività, dei tour operator e delle guide turistiche finalizzata alla creazione di un' offerta di valore che tenga conto di tutti gli elementi distintivi. Altra fase necessaria, è certamente l' ascolto del territorio per costruire un percorso in modo partecipato e, oltre a questi step, occorre, senza dubbio, analizzare la domanda, anche potenziale, di turismo e attuare una storia e un' esperienza attorno all' offerta. E' essenziale, inoltre, costruire un unico caso di studio da mettere in evidenza punti di forza e di debolezza. Solo così si può costruire un brand di destinazione concreto». «È necessario oggi unire le forze, le competenze e le idee per dare risposte concrete ad un territorio che guarda a questo nuovo corso con grandi aspettative di riscatto e di identità - dichiara l' assessore comunale al Turismo, Vincenzo Caruso - Messina merita di lasciarsi alle spalle l' atteggiamento depresso e di rassegnazione a cui ci siamo lasciati andare, nell' ottica del puro assistenzialismo e in attesa di aiuti provenienti dall' esterno. Occorre oggi fare impresa e andare tutti nella stessa direzione come una grande squadra che vuole vincere, contro ogni pronostico, il campionato. Il Comune di Messina è pronto a costituirsi parte di quella regia, più volte richiesta per il raggiungimento di ambiziosi obiettivi». «Messina e la sua provincia hanno tutte le caratteristiche per diventare meta di un turismo di qualità che può contribuire a far crescere l' appeal dei porti dello Stretto ai fini crocieristici - aggiunge il presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto, Mario Paolo Mega - il percorso di condivisione strategica che è stato tracciato fa ben sperare che presto si possa disporre di un progetto unitario di sviluppo turistico che costituisce strumento indispensabile per il rilancio del territorio».



Il Metropolitano

Messina, Milazzo, Tremestieri

Messina: aggiudicati lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione dell' edificio, uffici e padiglione d' ingresso del quartiere fieristico

L' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto comunica che con provvedimento del Presidente, Ing. Mario Mega, ha aggiudicato i lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione dell' edificio uffici e padiglione d' ingresso del quartiere fieristico di Messina. I lavori da realizzarsi prevedono la demolizione e ricostruzione dell' edificio ex Teatro in Fiera, attualmente inagibile per varie cause, tra cui l' importante dissesto della struttura. Il nuovo edificio lungo 80 m, largo 10 m ed alto circa 7 m prevede al piano terra, oltre al grande atrio di accesso, tre ampie sale di diversa dimensione destinate rispettivamente a sala conferenze, sala di rappresentanza e piccole salette riunioni, affacciate sul fronte est dell' edificio. Il primo piano sarà invece destinato ad uffici dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto, con stanze prospicienti il fronte est ed il fronte sud verso il giardino della 'passeggiata a mare' ed ampie hall di attesa. L' altra ala dell' edificio riguarderà un' ampia sala conferenze/congressi/spettacoli con hall d' ingresso e tutti i servizi annessi che serviranno le suddette funzioni. Il nuovo edificio manterrà alcune delle soluzioni architettoniche e di finitura esterna dell' architettura razionalista tipica

di alcuni edifici dell' ex quartiere fieristico di Messina progettati da Adalberto Libera, Mario De Renzi e Vincenzo Pantano. Il progetto esecutivo è stato redatto dal Raggruppamento di professionisti Marino, Mannino, De Rapa, Marino, Testa, Marino ed il Responsabile Unico del Procedimento per la realizzazione dell' intervento è l' Ing. Massimiliano Maccarone. L' appalto per la realizzazione dei lavori è stato aggiudicato all' ATI Consorzio Stabile Progettisti Costruttori - BEICO s.r.l. per complessivi 7.460.689,02, al netto del ribasso d' asta. I tempi per la realizzazione dell' opera sono pari a 330 giorni. A seguito del provvedimento di aggiudicazione gli Uffici dell' AdSP dello Stretto daranno corso ai controlli previsti dalle vigenti norme, propedeutici alla stipula del contratto d' appalto con l' ATI aggiudicataria. Dopo la stipula del contratto d' appalto si procederà, nei prossimi mesi, alla consegna dei lavori ed all' avvio dell' importante realizzazione, nel solco della riqualificazione dell' ex quartiere fieristico di Messina che l' AdSP dello Stretto sta portando avanti per come ha programmato. **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto Mario Mega rifunzionalizzazione riqualificazione.



Messina: aggiudicati lavori quartiere fieristico

Con provvedimento del presidente AdSp dello Stretto, Mario Mega

Massimo Belli

MESSINA Aggiudicati i lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'edificio uffici e padiglione d'ingresso del quartiere fieristico di Messina, grazie ad un provvedimento del presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, Mario Mega. I lavori aggiudicati prevedono la demolizione e ricostruzione dell'edificio ex Teatro in Fiera, attualmente inagibile per varie cause, tra cui l'importante dissesto della struttura. Il nuovo edificio (nella foto un rendering) lungo 80 metri e largo 10, alto circa 7 metri, prevede al piano terra, oltre al grande atrio di accesso, tre ampie sale di diversa dimensione destinate rispettivamente a sala conferenze, sala di rappresentanza e piccole salette riunioni, affacciate sul fronte est dell'edificio. Il primo piano sarà invece destinato ad uffici dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, che come noto gestisce i porti di Messina e Milazzo, con stanze prospicienti i lati est e sud verso il giardino della passeggiata a mare ed ampie hall di attesa. L'altra ala dell'edificio riguarderà un'ampia sala adibita a conferenze, congressi e spettacoli con hall d'ingresso e tutti i servizi annessi che serviranno le suddette funzioni. Il nuovo edificio manterrà alcune delle soluzioni architettoniche e di finitura esterna dell'architettura razionalista tipica di alcuni edifici dell'ex quartiere fieristico di Messina progettati da Adalberto Libera, Mario De Renzi e Vincenzo Pantano. Il progetto esecutivo è stato redatto dal Raggruppamento di professionisti Marino, Mannino, De Rapa, Marino, Testa, Marino ed il Responsabile Unico del Procedimento per la realizzazione dell'intervento è l'Ing. Massimiliano Maccarone. L'appalto per la realizzazione dei lavori è stato aggiudicato all'Ati Consorzio Stabile Progettisti Costruttori BEICO s.r.l. per complessivi 7.460.689,02 euro, al netto del ribasso d'asta. I tempi per la realizzazione dell'opera sono pari a 330 giorni. A seguito del provvedimento di aggiudicazione gli uffici dell'AdSp dello Stretto daranno corso ai controlli previsti dalle vigenti norme, propedeutici alla stipula del contratto d'appalto con l'Ati aggiudicataria. Dopo la stipula del contratto d'appalto si procederà, nei prossimi mesi, alla consegna dei lavori ed all'avvio dell'importante realizzazione, nel solco della riqualificazione dell'ex quartiere fieristico di Messina che l'AdSp dello Stretto sta portando avanti per come ha programmato.



Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

Reggio: domani conferenza su primi mesi di lavoro dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Domani alle ore 11.00 il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto, Ing. Mario Mega, e il Direttore Marittimo di Reggio Calabria, C.V. (CP) Antonio Ranieri, incontreranno la stampa nella Sala dello Stretto della Direzione Marittima di Reggio Calabria, per presentare i primi mesi di lavoro dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto.



The Medi Telegraph

Palermo, Termini Imerese

Un "Comitato Italia" per fare ripartire il Paese attraverso le infrastrutture / L' INTERVENTO

Genova - La proposta di **Pasqualino Monti** di liberare le grandi opere dalla morsa della burocrazia, affidarne la programmazione, gestione e costruzione a un commissario e quindi abbattere i tempi di realizzazione ha incontrato in queste ore un coro di consensi. Persino in una politica attorcigliata su se stessa qualcuno inizia a pensare che il metodo Morandi, quello utilizzato con successo per la costruzione del ponte autostradale di Genova, possa essere copiato in una magnitudo nazionale e applicato con successo imprimendo quella scossa della quale il nostro Paese non ha solo bisogno; è ormai indispensabile per la sopravvivenza del nostro sistema economico . Da operatori economici che lavorano in un settore di frontiera come è quello della logistica, dei porti e dei trasporti, siamo però abituati a confrontarci con i fatti, con i problemi della quotidianità e quindi siamo costretti a essere molto pragmatici. E quindi proprio il consenso che la proposta di **Monti** sta raccogliendo ci obbliga ad affrontare da subito, in fretta e senza esitazioni, un interrogativo. Come ? Come liberare il sistema infrastrutturale italiano dal giogo della burocrazia e di un Codice degli appalti profondamente e mortalmente sbagliato? Come arrivare nei tempi più brevi possibili alla scelta di un commissario alle infrastrutture e all' attribuzione a questo commissario di poteri straordinari presumibilmente per i prossimi cinque anni? Come bypassare i meccanismi perversi di una finta democrazia del consenso e dei permessi e centrare il risultato? Come ottenere che a occupare questa posizione sia un uomo fuori dal coro, fuori dai partiti, qualcuno che abbia dimostrato che si può fare, anche a rischio personale, ma si può fare? A Genova il sindaco Bucci, uomo nato e cresciuto nel mondo delle aziende internazionali, manager approdato quasi per caso alla guida di una grande città, ha affermato un ' metodo Genova ' contraddicendo tutto quanto di negativo anche in tema di organizzazione, gestione della cosa pubblica, proprio Genova e il suo porto avevano per decenni impersonato. Lo ha fatto per i suoi meriti personali ma anche sulla base della grande spinta dell' opinione pubblica seguita al crollo del Morandi, che ha portato la politica a dover dare risposte urgenti con il Decreto Genova. Se si vuole replicare un caso Genova e commissariare l' Italia, perché è di questo che stiamo parlando , bisogna avere un grande coraggio e tutti noi, specie uomini di impresa e di associazione, dobbiamo essere pronti a metterci la faccia e a dedicare a questo progetto, essenziale per le nostre aziende e per chi nelle nostre aziende lavora e vitale per il sistema Paese, una parte del nostro tempo. Dobbiamo essere in grado di mobilitare l' opinione pubblica e politica come avvenne nei giorni successivi alla caduta del Morandi. Il primo passo per riappropriarci del nostro Paese passa attraverso i numeri. Non credo di sbagliarmi quando affermo che un progetto rivoluzionario di questo tipo, deve essere compreso dalla gente comune, dall' opinione pubblica che deve fornire all' idea un motore inarrestabile. E i numeri sulle conseguenze di questo progetto vanno cercati, messi in fila. Ciascuno di noi deve impegnarsi a trovarli. Non basta affermare che il Pil crescerà del 2 o il 3%. Per ogni opera bisogna formulare esempi, fare previsioni sull' occupazione derivante dalla costruzione di opere, ma anche dallo sblocco di economie e di intere aree di Italia che oggi sono dormienti. Il materiale scientifico esiste ed è molto ampio, ma va convertito in dato facilmente comprensibile e comunicabile. Quando dissi pochi giorni fa che realizzare l' intera Ferrovia Pontremolese costa quando due anni di salvataggio Alitalia intendevo esattamente questo. Numeri, fatti, priorità. Impegniamoci tutti a raccogliere questi numeri, metterli in un grande contenitore e comunicarli all' opinione pubblica attraverso un vero e proprio ' Comitato Italia '. Per uscire fuori dal chiuso dei nostri convegni e



parlare a milioni di persone, non a qualche migliaia di addetti ai lavori come abbiamo fatto fino ad oggi. **Pasqualino**



The Medi Telegraph

Palermo, Termini Imerese

Monti si è fatto promotore dell' idea? Bene, affianchiamolo e diamogli gli strumenti per vincere la battaglia tutti insieme, contro una burocrazia che ci soffoca ed una politica che non ci rappresenta. *L' autore è presidente di Confetra Liguria.

Il grande buco nero nei trasporti del coronavirus Colpite le rotte container con l'Europa e gli Usa

Una delle molte questioni correlate alla diffusione del coronavirus riguarda il trasporto container, in particolare quella che viene definita la backhaul issue, la questione dei carichi di ritorno. La maggior parte delle aziende cinesi, a causa della dichiarata emergenza, è ancora chiusa. Le attività produttive sono ferme e, come diretta conseguenza, il trasporto delle merci verso i porti del paese subisce forti restrizioni causate anche dal necessario isolamento di alcune porzioni di territorio. Questa situazione, inevitabilmente, sta portando ad una drastica riduzione dei movimenti cargo sulle due rotte principali, che collegano la Cina agli Stati Uniti e all'Europa. Dopo il Capodanno cinese, la ripresa delle attività commerciali - che negli ultimi anni hanno notevolmente contribuito alla crescita esponenziale dell'economia del paese guidato da Xi Jinping - stenta a decollare. Sono moltissime le traversate cancellate: le navi container non partono dai porti cinesi poiché sprovviste di cargo e la conseguenza di tutto questo è che molto presto non ci saranno unità disponibili ad effettuare le rotte inverse, ovvero quelle con partenza da Stati Uniti ed Europa verso la Cina. A lanciare l'allarme è Sea-Intelligence, società

di consulenza con sede a Copenaghen che, nell'ultima edizione del suo Sunday Spotlight, ha dichiarato che sono già state cancellate ben 31 partenze, 21 nel trans-Pacifico e 10 sulle rotte commerciali tra Asia ed Europa. «Dati alla mano e considerando che si tratta di un trend in crescita, bisogna prepararsi ad un'inevitabile crisi di capacità che si verificherà verosimilmente tra marzo e aprile di quest'anno» avverte Alan Murphy, Ceo di Sea-Intelligence. Parallelamente potremmo assistere anche ad un'impennata delle tariffe, collegata direttamente alla mancanza di unità disponibili». Freightos traccia l'andamento delle tariffe e monitora, di giorno in giorno, il costo necessario per noleggiare un container Feu su queste rotte. L'indice U.S. West Coast- to-Asia, tuttavia, non manifesta un aumento significativo: il valore rimane ancora al di sotto rispetto a quello degli ultimi due anni. In linea teorica, invece, il livello delle tariffe per rotte dalla East Coast alla Cina potrebbe presto subire un aumento considerevole a causa dei tempi lunghi del transito. L'indice mostra recenti incrementi ma ancora nulla di straordinario, sempre rapportato all'ultimo biennio. Per quanto riguarda invece le rilevazioni di Freightos per le rotte con partenza dal Nord Europa verso la Cina si nota una caduta dei prezzi. Al momento, quindi, anche una probabile mancanza di disponibilità di navi per il rientro non ha determinato un aumento della domanda su questa rotta. In generale la questione dei rientri non sembra ancora avere conseguenze evidenti a livello di dati. Ciò non significa che si tratti di un falso allarme: certamente la questione del coronavirus avrà conseguenze nel settore e sarà necessario affrontare anche il tema della possibile mancanza di capacità di trasporto in termini di unità navali - dovuta allo stop obbligato di molte navi che, a causa degli improrogabili blocchi imposti dall'emergenza, non lasceranno i porti cinesi e quindi non potranno raggiungere quelli europei e statunitensi. Al momento, però, la crisi sembra essere ancora solo teorica e ipotetica. Bisognerà continuare ad osservare attentamente l'evoluzione della situazione e a monitorare tutti gli spostamenti al fine di valutare e mettere a punto le soluzioni che si renderanno necessarie per ovviare a un quasi inevitabile aumento delle tariffe di nolo. ELISA GOSTI



«Coronavirus, serve piano d'emergenza»

Trasportounito lancia l'allarme: «Solo a Genova previsto -20% di traffico»

Un piano di emergenza per l'autotrasporto. È quello a cui sta lavorando TrasportoUnito per affrontare l'impatto del coronavirus sul comparto. 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, sottolinea Trasportounito, 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, sottolinea l'associazione, 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. La situazione del commercio mondiale rischia di andare peggiorando: le navi dalla Cina partono vuote e i noli si stanno impennando.

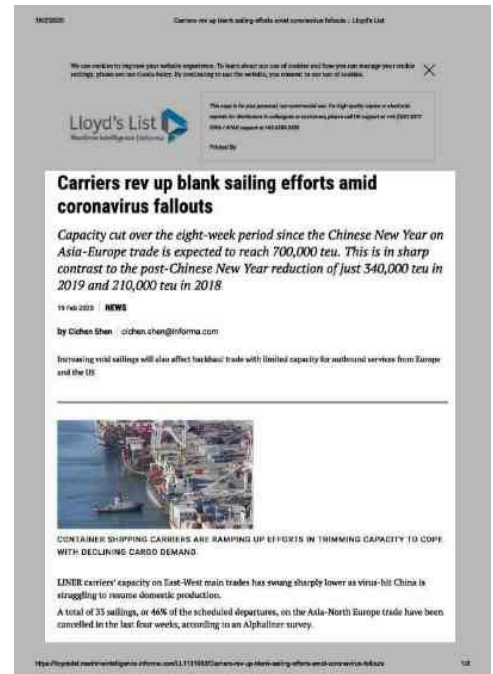


Lloyd's List

Focus

Carriers rev up blank sailing efforts amid coronavirus fallout

LINER carriers' capacity on East-West main trades has swung sharply lower as virus-hit China is struggling to resume domestic production. A total of 33 sailings, or 46% of the scheduled departures, on the Asia-North Europe trade have been cancelled in the last four weeks, according to an Alphaliner survey. Another 17 sailings are expected to be dropped in the next four weeks, with capacity cut over the eight-week period since the Chinese New Year to reach 700,000 teu. This is in sharp contrast to the post-CNY reduction of just 340,000 teu in 2019 and 210,000 teu in 2018. The fallout from the COVID-19 corona virus outbreak in China is strongly felt in the container shipping market and, due to the corona-related dearth of export cargo from China, carriers have cancelled an unprecedented number of sailings from Asia in the past month, said the consultancy. Other outbound lanes from China have also seen such moves. Alphaliner estimated capacity to be removed by 290,000 teu on Asia- Mediterranean services and 680,000 teu on the transpacific routes. Hong Kong-based Orient Overseas Container Line, part of the Ocean Alliance, said in a customer advisory that it will drop another nine transpacific sailings from next week, in addition to a string of previous cancellations. While work in China has finally resumed after the extended three-week holidays, the container demand recovery has been slow, said Alphaliner. Vessel capacity utilisation therefore remains low, despite the many cancelled sailings. Another liner consultancy Sea-Intelligence pointed out similar trends in a recent report. Spot rates have weakened substantially regardless of carriers' void sailing efforts, it noted Alphaliner also warned that the situation can start to affect the backhaul routes in the coming weeks as the void sailings will also pare down capacity for outbound trade from Europe and the US



Lloyd's List

Focus

Coronavirus slows dry bulk market to a crawl

FREIGHT earnings for dry bulk owners are expected to stay in the doldrums in the coming weeks, weighed down by the coronavirus outbreak and persistent oversupply of tonnage, analysts and brokers said. While healthy demand for raw materials after Chinese New Year often triggers a spike in vessel requirements, average earnings for dry bulkers have actually been sliding during the supposed peak demand season, mostly falling below operating costs, and disappointing many owners. Disruption to China's commodity imports, owing to the outbreak of coronavirus, has sent the Baltic Dry Index into freefall, Capital Economics said in a report. While freight rates should recover as and when China's industrial activity picks up, our forecast of lacklustre demand for iron ore and coal suggests that they could remain fairly low. Furthermore, mining giant BHP has warned that if the coronavirus outbreak extends beyond the first quarter, it will likely result in lower commodity demand. BHP said in an update on Tuesday that the range of responses by Chinese authorities to contain the virus, combined with the risk-averse response of the population, will cause a sharp decline in economic activity in the first quarter. However, if the psychological and logistical impacts are effectively contained within that window, construction and manufacturing activity should recover briskly to higher than normal run-rates in the June quarter. On the other hand, if the outbreak is not contained by March or in the event it re-emerges after a period of apparent containment, then that would be damaging for both real activity and market sentiment. However, one silver lining is that almost 90% of Chinese steel production is located in provinces that have announced re-start dates before the end of February 2020, the miner said. Meanwhile, a Singapore-based broker pointed out that the BIMCO Contagious Diseases Clause has been brutally impacting the fixtures in recent weeks. As charterers have to bear the additional liability arising out of the ship calling an affected port, they are not keen in fixing vessels with the infectious disease clause, resulting in failed fixtures, he said Adding further downwards pressure to freight markets is the Brazilian truck drivers' strike at Latin America's largest port in Santos, which has impeded the unloading of shipments and arrival of trucks at the port. Heavy rains and weather-related delays have postponed loading of soybeans at Brazilian ports and are also adding to the vessel queue in Santos with around 19 ships currently waiting at terminals and another 22 ships expected to dock in the days ahead, according to the latest data from Santos Port Authority.



Allarme di Spediporto sui ritardi nei controlli sanitari alle merci

I controlli sanitari sulle merci sono in tilt, si schianta il nuovo sistema europeo dei controlli. Inizia così il post con cui Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, lancia l'allarme sulla paralisi che riguarda le merci in transito nel porto di Genova sottoposte a verifica sanitaria da parte degli organi di controllo (Usmaf Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera). Centinaia di pratiche in arretrato, import al tracollo, una delle più attese infrastrutture informatiche sta mettendo (in crisi, ndr) i traffici del porto di Genova e di tutta Europa. Sono centinaia le pratiche in attesa di essere evase nel porto di Genova, uffici Sanitari al collasso. Il grido d'allarme lanciato da Botta prosegue così: Il poco personale disponibile si divide tra i controlli a equipaggi e passeggeri, per via del Coronavirus, e i controlli alle merci subiscono ritardi di oltre una settimana. Un'altra mazzata al nostro porto e alla competitività del Nord-Ovest. Il vertice dell'associazione degli spedizionieri genovesi torna dunque a chiedere un potenziamento degli organici al servizio dei controlli sanitari delle merci. Il Ministero della Salute ignora, ormai da anni, le necessità della principale industria del Nord-Ovest d'Italia. Servono medici e tecnici, serve assumere una posizione forte con Bruxelles, serve saper difendere gli interessi italiani sui mercati internazionali. All'industria italiana e alla logistica non interessano le risse politiche ma una vera programmazione economica basata su una reale semplificazione e questa costa zero.

